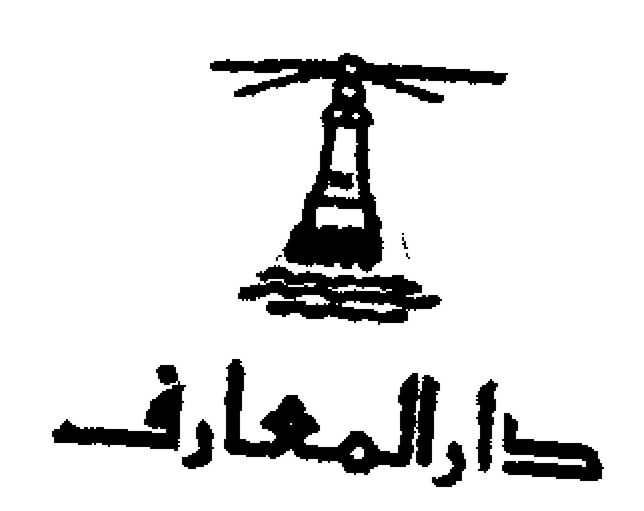
مهندس عبد الحميد أبو بكر

البترول المصرى
أسراره ورجاله

مهندس عبد الحميد أبو بكر

البترول المصرى

أسراره ورجاله



دار المعارف

الناشر : دار المعارف - ١١١٩ شارع كورنيش النيل بالقاهرة - ج. م. ع.

المقدمة ..

الفصل الأول

صناعة البترول فى مصر
قبل التمصير

الفصل الثانى

قصة صناعة البترول الوطنى

الفصل الثالث

مصر وحروب البترول


المقدمة

البترول .. أسطورة الصراع على الثروة ، والنفوذ ، وهو الوقود .. الذى زلزل العالم والبترول كان السبب الرئيسى للحروب ، وتغيير مصير أمم ، وعروش ، ورجال ، وتسبب فى وجود دول ، وإزالة دول ، وتغيير مصير كثير من الشعوب .

وقصة البترول هى الأسطورة التى بدأت من حفر أول بئر فى أمريكا مرورًا بعديد من الحروب من بينها الحرب العالمية الأولى ، والحرب العالمية الثانية ، ووصولاً إلى احتلال العراق للكويت ، وعملية عاصفة الصحراء .

وهذه المذكرات محاولة لقراءة بعض صفحات من تاريخ البترول المصرى ونحن على أعتاب القرن الواحد والعشرين .

إن البترول جزء من تاريخ مصر .. إنه التاريخ الذى يجب أن يعرفه ويتعلمه كل مصرى .

وقبل أن نتحدث عن البترول المصرى ، قبل وبعد تمصيره ، وحروبه ، وأسراره .. ورجاله ، نقدم صورة موجزة عن تاريخ البترول فى العالم ، وبارونات البترول ، ومراحل السيطرة على صناعة البترول .

تاريخ صناعة البترول فى العالم :

عرف البترول من آلاف السنين ، وعرفته شعوب العالم ذات الحضارات القديمة كمصر ، وبابل ، وسومر ، والصين ، وروسيا ، وقد ورد ذكر البترول فى الكتب المقدسة ، وكذلك فيما كتبه الرحالة

الأوائل ... وقد جاء فى التاريخ القديم أن فلك نوح عليه السلام قد غطى ، من الداخل والخارج بالقطران .

ويعود تاريخ صناعة البترول إلى عصرين العصر الأول من خمسة آلاف سنة فى العراق ، العصر الثانى عام ١٨٥٩ باكتشاف « أدوين دريك » لبئر البترول فى تيوتو سفيل بولاية بنسلفانيا فى الولايات المتحدة .

العصر الأول لصناعة البترول :

فمنذ أكثر من خمسة آلاف سنة ، كانت شعوب العالم يستخدمون الرشح السطحى البترولى فى إنشاء الطرق ورصفها ، وفى المبانى وأعمال المياه ، وبناء السفن ، وفى صناعة الأصباغ وأوانى المياه ، وكمادة عازلة ، ولعلاج الالتهابات والأورام ، وركز العرب اهتمامهم على تقطير المستقطرات الخفيفة منه إلى زيت الإضاءة ، وكان احتلال العرب لأسبانيا هو الطريق الذى نقل إلى الغرب فى القرن الثانى عشر المعرفة بالتقطير وصناعته ، وكان العرب أول من استخدم البترول فى الحروب فيما عرف باسم « قاذفات اللهب » .

واستعمله قدماء المصريين فى التحنيط .

وفى أوائل القرن التاسع عشر ، بدأ مصدر آخر لهذا البترول فى الظهور ، وذلك كإنتاج ثانوى من آبار الملح ، وكانت آبار الملح ذات وضع أكبر وأهم من هذا البترول ، وقد نقلت الطريقة التى اتبعت فى حفر آبار البترول من أسلوب حفر آبار الملح . وكان جورج بيسل المحامى الأمريكى صاحب فكرة استخراج البترول من باطن الأرض

باستخدام ثقب الأرض ، وذلك لاستخدام الخام فى إنتاج الكيروسين فى معامل التكرير .

وهناك قصة كانت شائعة فى « مناطق الزيت » ، بأن فكرة اكتشاف الزيت باستخدام طريقة الثقب قد خطرت ببال « بيسل » بمحض الصدفة ، فقد كان يسير يومًا فى شارع برودواى بنيويورك ، ثم وقف ليستريح وكان ذلك أمام إحدى الصيدليات ، فرأى فى نافذة الصيدلية زجاجة من زيت « كير » أو « زيت الصخر » مكتوبًا عليها الدواء الطبيعى المنتج من بئر شركة « اليفانى » بينسلفانيا من عمق ٤٠٠ قدم تحت سطح الأرض .. إلخ وعلى الزجاجة صورة برج حفر بئر الملح ، لقد كانت صورة هذا البئر التى رآها قبله الآلاف ، هى التى أوحت إلى بيسل بفكرة جديدة لحل مشكلة الحصول على البترول بكميات كافية ، وذلك بأن يقوم بعمل ثقب بباطن الأرض ليصل إلى مكان وجود الزيت ، ثم يضخه إلى أعلى .

لقد كانت فكرة جورج بيسل فى ثقب الأرض بحثًا عن البترول إيذانًا بميلاد صناعة البترول الحديثة .

العصر الثانى لصناعة البترول :

فى يوم الأحد ٢٨ أغسطس عام ١٨٥٩ ، اكتشف « كولونيل أدوين دريك » أول بئر بترول فى منطقة « تيتوسفيل » بولاية « بنسلفانيا » فى الولايات المتحدة الأمريكية ، وكان قد قام بثقب الأرض بثقاب يدعى « وليم سميث » وبعد أشهر من العمل ، وصل إلى عمق ٦٩ قدمًا ، وعندما عاد فى اليوم التالى وجد الثقب مملوءًا

بالبترول ... ولقب « كولونيل » أضيف إلى اسمه ليكون موضع احترام العاملين معه الذين كانوا يعتقدون أنه مجنون لمحاولته أن يحفر بئر بترول ..

وفى اليوم التالى بدأ فى تشغيل طلمبة وأمكن تجميع ٢٥ برميلاً من البترول ، فسرى نبأ اكتشاف أول بئر بترولى فى « تيتوسفيل » بولاية « بنسلفانيا » سريان النار فى الهشيم ، وهكذا تم مولد صناعة البترول الحديثة فى الولايات المتحدة وفى العالم ، وكان سعر البرميل الخام فى ذلك الوقت ٢٠ دولارًا .

وقام « صمويل فان سيكل » – الذى كان من الرواد فى إنتاج الكيروسين ، هو وشركاؤه بإنشاء خط أنابيب بطول يزيد على ستة أميال ، بين حقول البترول فى « بيتهول » ومحطة « ميللرفارم » للسكك الحديد أويل كريك بولاية بنسلفانيا ، كما أنشأ بجانبه خط تلغراف لمتابعة حركة نقل الخط ، وفى ١٠ أكتوبر ١٨٦٥ ، افتتح خط الأنابيب ، وأثبت نجاحه ، مما حدا « بفان سيكل » إلى القيام فورًا بإنشاء خط أنابيب آخر ، أتمه فى ديسمبر ١٨٦٥ .

وقد كان ذلك ثورة حقيقية فى مجال نقل البترول ، بعد أن كان ينقل فى براميل خشبية على عربات تجرها الخيل .



كولونل ادوين دريك – يلبس القبعة العالية يقف أمام
أول بئر بترول فى العالم فى منطقة بنسلفانيا عام ١٨٥٩

كل نقطة بترول تعادل نقطة دم

بارونات البترول ومراحل السيطرة على صناعة البترول

منذ نشأة صناعة البترول الحديثة عام ١٨٥٩ ، وحتى نهاية القرن الماضى ، سيطر على صناعة البترول حفنة من الرجال الطموحين القساة غلاظ القلوب ، وجعلوا من صناعة البترول ، من أهم الصناعات فى العالم ، وكونوا ثروات طائلة وكان يطلق عليهم « بارونات البترول » .

كانت تروى عن هؤلاء البارونات قصص كالأساطير ، وقد عاشوا وماتوا وشعارهم « نقطة من البترول تعادل نقطة من الدم » وقد قالها « كليمنصو » رئيس وزراء فرنسا أثناء الحرب العالمية الأولى .

وفى بداية القرن الحالى ، تحولت السيطرة على صناعة البترول من الأفراد أو البارونات إلى شركات ومؤسسات ، وقد أصبحت هذه الشركات أكثر نفوذًا من أقوى الحكومات ، كما نشبت الحروب من المكسيك إلى الشرق الأوسط بسبب مصالح هذه الشركات .

وقد مرت صناعة البترول منذ نشأتها بمراحل عديدة على النحو التالى :

المرحلة الأولى : البترول الأمريكى ، وجون روكفلر :

عام ١٨٥٩ اكتشف أول بئر بترول فى العالم فى الولايات المتحدة .



جون روكفلر الذى سيطر على البترول
فى أمريكا وأصبح أغنى رجل فى العالم

* **جون د . روكفلر :**

ولد فى عام ١٨٣٩ فى ولاية نيويورك ، وفى عام ١٨٦٣ دخل صناعة البترول ، وفى عام ١٨٧٠ أسس شركة « ستاندر » ، واستطاع أن يسيطر على جميع قطاعات صناعة البترول الأمريكية وعلى الأسواق العالمية ، واستمر ذلك حتى مطلع القرن العشرين .

وقد عرف عن روكفلر أنه من أعظم الرجال فى الإدارة واختيار الرجال ، الأقوياء الأكفاء ، والمحافظة عليهم ، وإعطائهم فرصة الارتقاء بمواهبهم ، وخبراتهم . وكان يحرص على رعايتهم وضمان ظروف معيشية كريمة لهم .

وفى ٢٣ يناير ١٨٩٥ بدأت شركة « ستاندر » فى تحديد « سعر الخام المعلن » وذلك طبقًا لما تفرضه يوميًّا من أسعار معلنة « وأبطلت نظام الشراء بأسعار البورصة » .

المرحلة الثانية : البترول الروسى وآل نوبل ، وآل روتشيلد

فى عام ١٨٧٣ بعد ١٤ عامًا من اكتشاف أول بئر بترول فى العالم فى الولايات المتحدة – اكتشف البترول فى قرية بلجانى شمال مدينة باكو الواقعة فى بحر قزوين بروسيا ، وفى عام ١٩٠٥ حدثت اضطرابات عنصرية عنيفة ، وثورة فى باكو ، أدت إلى حرق عدد كبير من الآبار ، وقد اشترك فى هذه الثورة « جوزيف ستالين » أحد عمال البترول الذى كان يعمل فى هذا الحقل منذ عام ١٩٠٠ ، ثم قاد عام ١٩١٧ الثورة الشيوعية فى روسيا ، وقد أدت ثورة « باكو » وحرق الآبار أن « آل نوبل وآل روتشيلد » بدءوا فى نقل نشاطهم من روسيا تدريجيًّا .

* **آل نوبل :**

هى أسرة سويدية هاجرت من السويد إلى روسيا عام ١٨٤٢ ، ويعود الفضل إلى « آل نوبل » فى تطوير صناعة البترول الروسى ، وقيادتها إلى تقلد أهمية عالميًّا .

وفى عام ١٨٧٦ دخل « آل نوبل » صناعة البترول الروسى منافسًا البترول الأمريكى فى أسواق أوربا والشرق الأوسط ، « وآل نوبل » أول من فكر فى التكامل الرأسى لصناعة البترول بالقيام بعمليات الإنتاج ، والنقل ، والتكرير ، والتسويق ، فبدءوا عام ١٨٧٦ فى إنتاج الخام فى باكو ، وإنشاء معامل تكرير ، ومد خطوط الأنابيب والسكك الحديدية لنقل البترول ، وقاموا ببناء أول ناقلة بترول فى العالم عام ١٨٧٩ ، « وآل نوبل » أول من نقل البترول سائلاً فى ناقلات تجارية ، وقاموا بتطوير نقل البترول بحرًا .

[والأخ الأصغر « الفريد نوبل » وهو كيمائى - حصل عام ١٨٦٧ من الحكومة السويدية على براءة اختراع الديناميت ، وتبرع بعد ذلك بكل ثروته لـ « جائزة نوبل للسلام »] .

* **آل روتشيلد :**

هى عائلة يهودية من رجال البنوك الأوروبيين الذين اشتهروا بثرواتهم وقد بدءوا نشاطهم المالى فى القرن التاسع عشر ، ومؤسس هذه الأسرة ولد فى ألمانيا وشرع أبناؤه الخمس ، عقب وفاته فى تأسيس مؤسسة مالية ، لها فروع فى أهم المراكز المؤثرة فى أوربا .

وأثناء الحروب « النابوليونية » التى شملت كل أوربا ووصلت إلى

موسكو ، أثرت عائلة « روتشيلد » ثراءً لا يمكن حصره ، كما كانت مسيطرة سيطرة كاملة على معدلات النقص أو الزيادة فى مالية هذه الدول ، وفى عام ١٨١٥ استطاع « ناثان » المسئول عن فرع إنجلترا – لمعلومات مبكرة من إخوته بواسطة الحمام الزاجل – أن يعرف بانتصار جيش الإمبراطورية البريطانية بقيادة « وليتجتون » وهزيمة « نابليون بونابرت » فى معركة « ووترلو » ، وهى قرية فى بلجيكا – فما كان منه إلا أن طرح كل سندات الحكومة البريطانية التى تملكها مؤسسة « روتشيد » فى السوق ، ولأن الناس يعرفون قيمة بنك روتشيد فلقد اندفعوا جميعًا ، وقد أصابهم الهلع إلى بيع ما كانوا يملكون من هذه السندات .. وكانت النتيجة بالطبع أن انخفضت أسعار السندات انخفاضًا مخيفًا ، حتى إذا وصلت إلى الحد الأدنى ، نزل « ناثان ماير روتشيلد » إلى السوق كى يشترى كل السندات المطروحة ، وعندما وصل نبأ انتصار الجيش البريطانى فى ووترلو على نابليون بونابرت ، فارتفعت أسعار السندات ارتفاعًا جنونيًا ، وجنى الروتشيلد من وراء هذه الصفقة ثروة أسطورية ، كل ذلك بسبب العلاقة بين الإخوة روتشيلد ، ووسائل الاتصال بينهم ، وسرعة انتقال المعلومات بينهم من عاصمة إلى أخرى ، وكانت أسرع فى التدفق وأدق ، وأقوى من اتصالات الملوك والأباطرة ، والأمراء المسيطرين على تلك المماليك والإمبراطوريات التى كانت أسرع وسائل المواصلات فى ذلك العصر هو الخيل أو السفن عبر بحر الشمال .

وفى عام ١٨٨٣ دخل « آل روتشيلد » إلى مجال الإنتاج والنقل

والتكرير فى روسيا والتسويق فى روسيا وأوربا ، وأصبحوا يأتون فى المرتبة التالية فى الإنتاج بعد « آل نوبل » ، وأصبح روتشيلد يأتى تاليًا لبيت روكفلر فى ميدان التكرير والتسويق .

وفى عام ١٩١٠ قام « آل روتشيلد » ببيع شركاتهم إلى الشركة الهولندية الملكية « شل » ، التى استمرت حتى أممت هى وممتلكات نوبل فى عام ١٩١٧ ، على أثر قيام الثورة الروسية .

المرحلة الثالثة : إيليكو زيلكر – ماركوس صامويل – آل روتشيلد والبترول الأوربى والشرق الأقصى :

* إيليكو زيلكو :

ولد فى هولندا فى مايو ١٨٤٠ من عائلة من الفلاحين ذوى النشاط السياسى والاجتماعى .

وفى عام ١٨٨٣ حصل على امتياز البحث عن البترول فى سومطره .

وفى عام ١٨٩٠ أسس الشركة الهولندية الملكية للبترول .

* ماركوس صامويل :

ولد فى لندن عام ١٨٥٣ من أب يهودى كان يعمل بتجارة الأصداف البحرية واللؤلؤ ، أحدث ثورة فى اقتصاديات تسويق الكيروسين الروسى فى دول الشرق الأقصى بواسطة ناقلات البترول ، بعد أن أخذ موافقة شركة قناة السويس عام ١٨٩١ بالمرور فى القناة ، وأن يقوم وكِلاؤه فى مدن الشرق الأقصى بإنشاء مستودعات تخزين الكيروسين ثم تسويقه .

ويقوم بعد ذلك بتنظيف الناقلات بالبخار حتى يمكن شحنها بالأرز ، والشاى ، وأنواع البضائع الأخرى .

وفى عام ١٨٩٧ أسس ماركوس صامويل « شركة شل للتجارة والنقل » وسميت الشركة باسم « الصدفة » "Shell" التى كانت أساس نشاط صامويل ووالده .

وفى عام ١٩٠٧ تم تأسيس الشركة الهولندية الملكية للبترول/ شل .

ثم اتفق روتشيلد معهما ، وتم تأسيس الشركة الآسيوية للبترول ، وأصبحت هذه الشركات منافسة لأمريكا فى الأسواق خارج أمريكا ، وخاصة ، وأن شركة شل كانت تقوم بتسويق (صادرات روتشيلد من الكيروسين الروسى) .

المرحلة الرابعة : بترول الشرق الأوسط :

*** وليم نوكس دارسى – وكالوست جولينكيان**

هذان الرجلان مسئولان عن بداية بترول الشرق الأوسط ... وظهوره ، واستغلاله والرجلان بريطانيان .

الأول : كان ميدان نشاطه إيران ، حصل عام ١٩٠١ على امتياز البحث عن البترول وواجه صعوبات مما اضطره إلى عرض الامتياز على « آل روتشيلد » ، وهنا تدخلت الحكومة البريطانية لمعاونة « دارسى » ، وقد عبر « الأدميرال فيشر » قائد البحرية عن ذلك بشعاره الذى يقول : « إذا كان هناك أمل فى وجود البترول ، فى إيران ، فلا يجب أن نضيع هذا الأمل فى يد أجنبية » ، يقصد فيشر بذلك « آل روتشيلد »

واكتشف « دارسى البترول يوم ٢٦ مايو عام ١٩٠٨ فى منطقة مسجد سليمان ، وأنشأ الشركة الإنجليزية الإيرانية .

وكان الأميرال فيشر ، قد نجح فى تجارب تشغيل السفن الحربية بالبترول بدل الفحم ، الذى يشغل مساحة أوسع من السفن ويعرقل سرعتها بنسبة ٤٠٪ ويضيع ربع الوقت فى الذهاب إلى الموانى للإمداد بالفحم ، وقد أقنع فيشر ونستون تشرشل رئيس وزراء بريطانيا أثناء الحرب العالمية الثانية ووزيرًا للبحرية عام ١٩١٢ بإحلال البترول مكان الفحم فى الأسطول البريطانى ، وحتى عام ١٩١٣ لم تكن الشركة قد باعت قطرة واحدة من البترول ، وقبل الحرب العالمية الأولى بأسابيع ، وتدخل الحكومة البريطانية فى الشركة ، وتمنح البحرية البريطانية الشركة عقدًا لتمويل الأسطول البريطانى بالبترول ، ويصبح اسم الشركة « بريتش بتروليم » وهى إحدى الشركات السبع الكبرى .

والثانى : كان نشاطه بقية الشرق الأوسط وله فيه ٥٪ ، وقد عرفه العالم كله باسم مستر خمسة فى المائة وقد أسس شركة البترول التركية الألمانية ثم البترول العراقية ثم بعد اكتشاف حقل الدمام أصبحت شركة أرامكو .

- اتفاقيات سايكس بيكو ١٩١٦ – سان ريمو ١٩٢١ –الخط الأحمر ١٩٢٧ لتقسيم البترول العربى.

- فرانك هولز وبترول البحرين ، والكويت ، وقطر .

- روفان وفرديناند جاليك وبترول ليبيا .



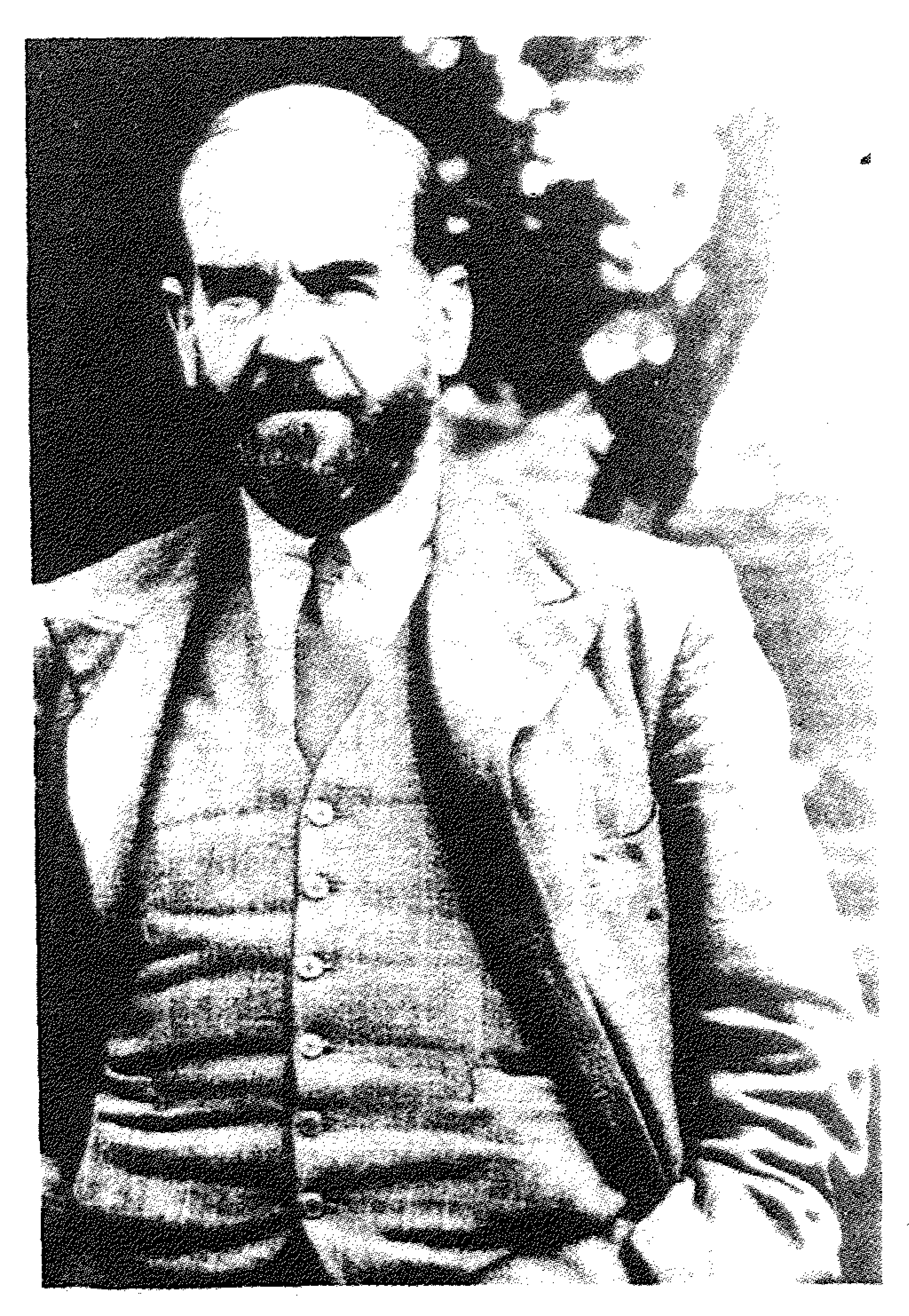
كالويست جوليكايان ، مستر خمسة في المائة ، من أصل أرمنى وكان شعاره ، اليد التى لاتستطيع أن تقطعها ، فقبلها ،



ماركوس صامويل



ونستون تشرشل وزير البحرية البريطانية مع ادميرال جاك فيشر (على اليمين) الذى أقنع تشرشل بتغير وقود الاسطول الانجليزى من استخدام الفحم إلى استخدام البترول استعدادا للحرب مع الالمان



فيلبي والد الجاسوس ، كيم فيلبي ، الذى أقنع الملك سعود ليفتح الباب للبحث عن البترول بدلا من الماء وخاصة للشركات الأمريكية

* **هارى جون فيلبى وبترول السعودية :**

هارى جون فيلبى ، هو بريطانى الجنسية تقدم ليساعد الأمريكيين على الحصول على امتياز البترول فى السعودية ، وكان هدف فيلبى الحصول على المال لتعليم ولده « كيم » الذى عمل بعد ذلك فى وزارة الخارجية البريطانية ، ثم اكتشف أمره كجاسوس وعميل للاتحاد السوفيتى ، ففر إلى موسكو عام ١٩٦٣ .

وقد قام والده بنفس الدور قبل ثلاثين عامًا ، عام ١٩٣٣ ، حيث كان ينقل كل معلومات بلده « إنجلترا » ، والملك سعود الذى كان يثق فيه إلى شركة/ ستاندر » الأمريكية التى استطاعت أن تحصل فى عام ١٩٣٣ عن امتياز البحث عن البترول فى السعودية .

وفى ٣١ ديسمبر عام ١٩٣٦ يكتشف الغاز على عمق ٤٥٣٥ قدمًا .

وفى ٤ مارس عام ١٩٣٨ بدأ البترول يتدفق فى حقل الدمام .

وأغلقت الشركة كل الآبار عند قيام الحرب العالمية الثانية فى ٣ سبتمبر ١٩٣٩ .

وفى عام ١٩٤٤ يعاد تشكيل شركة البترول فتؤلف من ٤ شركات أمريكية .. تحت اسم « أرامكو » .

وفى عام ١٩٤٥ تقابل الملك سعود مع فرانكلين روزفلت رئيس الولايات المتحدة على ظهر مركب حربى فى قناة السويس ، وكان هذا الاجتماع نقطة تحول فى المنطقة ، حيث لم يعد البترول العربى قاصرًا على بريطانيا وحدها ، بل أصبحت أمريكا طرفًا رئيسًا فيه ، وأصبح البترول العربى عاملاً مؤثرًا فى الاقتصاد العالمى .

المرحلة الخامسة : الكارتل العالمى والشركات السبع الكبار :

وفى أوائل القرن الحالى قام صراع بين المصالح البترولية الأمريكية والبريطانية ، فى محاولة كل منهما الاستحواذ على مصادر الإنتاج العالمية والسيطرة على أسواقه أيضًا ، وانتهى هذا الصراع بالاتفاق بينهما ، وتم على أثر ذلك تعديل شكل تركز السيطرة ، فلم يعد انفرادا بالسيطرة من قبل شركة واحدة ، على منطقة معينة ، بل تطور إلى مشاركة فى تركز السيطرة ، من قبل سبع شركات عالمية ، على جميع مراحل صناعة البترول فى العالم كله (خارج الكتلة الشرقية والمكسيك) ، وهو ما عرف باسم « الكارتل العالمى للبترول » .

ومن هذه الشركات السبع خمس شركات أمريكية هى :

ستاندرد نيوجرسى – وستاندر كاليفورنيا – موبيل أويل – (وهذه الشركات الثلاث من مجموعة شركة ستاندرد) وجلف – وتكساس ، والباقى شركة بريطانية وهى « الأنجلو إيرانيه للبترول » (قد أصبحت بريتش بتروليم بعد ذلك) ، وشركة بريطانية هولندية للبترول وهى « شركة شل » ، وتعتبر شركة البترول الفرنسية هى الشقيقة الثامنة للشقيقات السبع .

المرحلة السادسة : منظمة الأوبك O.P.E.C

منظمة الدول العالمية المصدرة للبترول

OIL PRODUCERS EXPORTING COUNTRIES

هى منظمة تم إنشاؤها عام ١٩٦٠ ، الدول المصدرة للبترول التى تمتلك نصف إنتاج العالم من البترول واحتياطى ٧٥٪ من حجم الإنتاج

العالمى من البترول ، وتصدر ٩٠٪ من صادرات البترول العالمية ، كلمة « الأوبك » هى الحروف الأولى من اسم « لمنظمة الدول العالمية المصدرة للبترول Oil Producers Exporting Countries .

وكان المؤسسون الأول للأوبك هم : فنزويلا والسعودية ، وإيران ، والعراق ، والكويت ، ثم انضم إليها ثمان دول أخرى على التتابع وهى قطر ، وليبيا ، وأندونيسيا ، وأبوظبى ، والجزائر ، ثم نيجيريا ، وإكوادور ، وجابون ، أى أن منظمة الأوبك تضم ثلاث عشرة دولة بترولية .

وفيما يلى قصة منظمة « أوبك » .

عند اكتشاف البترول فى الدول العربية قامت شركات الكارتل العالمية للبترول بتحديد دخل ثابت للدولة صاحبة الثروة المكتشفة قدره حوالى ٢١ سنت للبرميل الواحد ، وكانت الشركات حرة فى بيع هذا البترول للسوق التى تراها ، وبالسعر الذى تحدده .

وفى عام ١٩٥٦ حدث فى مصر حدثين هامين :

الحدث الأول : إنشاء الشركة الشرقية للبترول وهى شركة مشتركة للبحث عن البترول وإنتاجه بين مصر وإيطاليا بنسبة ٥٠٪ لكل منهما وقد نص فى تلك الاتفاقية « أن تكون الأرباح – بعد دفع الإتاوة والضرائب لمصر – مناصفة بين الطرفين ، وهذه سابقة تحدث لأول مرة فى منطقة الشرق الأوسط ، بعد أن كان كل ما تحصل عليه الدول العربية يتراوح ما بين ٢ إلى ٤ شلن للبرميل .

الحدث الثانى : هو قيام جمال عبد الناصر بتأميم قناة السويس

وما تتبعه من عدوان ثلاثي على مصر ، وإغلاق قناة السويس لفترة طويلة مما أثر تأثيرًا كبيرًا على شركات البترول العالمية ، وكان هذا التأميم مثلاً للدول العربية بإمكان عمل شيء ضد الشركات العالمية .

ونتيجة لما حدث في مصر ، وما قام به جمال عبد الناصر من رفضه لكل تبعية أجنبية واستجابة والتفاف العالم العربى حوله ، اضطرت شركات البترول العالمية إلى تعديل اتفاقياتها مع الدول العربية على أساس « مناصفة الأرباح » وذلك على أساس التكلفة .

وأخذت هذه الشركات تدريجيًّا ترفع أسعار التكلفة وتخفيض سعر البيع ، لأنها هي التى تتحكم فى السوق والأسعار .

وفى سنة ١٩٥٩ مارست الشركات المحتكرة « لعبة » تخفيض أسعار شراء بترول الشرق الأوسط مرتين خلال هذه السنة ، وتصادف فى هذه السنة أن عقد فى القاهرة أول مؤتمر للبترول العربى ، وكانت أصداء التحرك المصرى الرافض لكل تبعية أجنبية – فى ذلك الحين – ترن فى آذان المؤتمرين .

وجرى اتفاق سرى عرفًا « اتفاق الجنتلمان » لإنشاء المنظمة فى أقرب وقت ممكن .

منظمة الأوابك O.A.P.E.C

منظمة الدول العربية المصدرة للبترول :

OIL ARAB PRODUCERS EXPORTING COUNTRIES

وهى منظمة الدول العربية المصدرة للبترول ، وكانت مصر أول الدول العربية التى دعت فى عام ١٩٦٤ لقيام منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول ، أسوة بمنظمة الأوبك وأنشئت المنظمة فى يناير

١٩٦٨ ، وكانت الدول المؤسسة هى السعودية - الكويت ليبيا ثم انضم إليها بعد ذلك الجزائر - قطر - أبوظبى - البحرين - دبى ثم مصر - وسوريا - والعراق - أى أحد عشر دولة عربية .

الفصل الأول

صناعة البترول فى مصر قبل التمصير

كانت مصر من أولى الدول التى عثر على البترول فى أراضيها ، فقد استخدم قدماء المصريين نوعًا من البتومين فى تحنيط موتاهم لحفظها من التحلل ، وقد عثر على مصباح قديم به بقايا جافة من الزيت الخام بمناجم الذهب بوادى الحمامات التى استخرج منها الفراعنة معظم نفائسهم ، وهذا يدل على أن البترول كان يستعمل فى الإضاءة حتى فى عهد قدماء المصريين ، الذين استخدموا الأسفلت أيضًا فى رصف طرقهم وفى بناء معابدهم ، وبيوتهم ، وسفنهم ، ومخازنهم التى كانوا يحفظون فيها الحبوب والمياه ، وكذلك استخدمه المصريون القدماء كدواء يشفى الأمراض الجلدية ، والروماتيزم ، وآلام الأسنان والقروح والحروق ، والسعال .

ثم جاء الرومان فعثروا على رشح بترولى عند جبل على الساحل الغربى لخليج السويس جنوب رأس غارب ، فأطلقوا على الجبل اسم « جبل الزيت » وقد استعمل اليونان والرومان البترول فى [illegible] حروبهم .

وكلمة بترول هى كلمة مشتقة من لغتهم وترجمتها الحرفية هى « زيت الصخر » . وقد كتب « هيرودوت » المؤرخ اليونانى ، أنه وجد البترول ورواسب القار فى عدد من البلاد التى زارها ، ومنها مصر ، كما كتب عن طرق استخراجه واستخدامه ، وكتب « بلينى » منذ ألفى عام عن البترول ومنافعه الطبية .

وقد عرف العرب طرق تقطير البترول منذ أكثر من ألف عام ، بل إنهم عرفوا قبل غيرهم - طريقة التكسير الحرارى لمشتقات البترول الثقيلة ، للحصول منها على المشتقات الخفيفة كالكيروسين والجازولين ، واستخدموها فى العلاج الطبى ، وفى حروبهم كسلاح .

بدأت مصر تصبح سوقًا حقيقيًا للبترول مع مطلع القرن العشرين - وظل الكيروسين هو المنتج الوحيد الذى يستعمل ، ومع اختراع السيارة ، وبدء ظهورها فى شوارع المدن المصرية فى عام ١٩٠٥ ، بدأ الطلب على منتج البنزين ، وصاحبه طلب آخر على الزيوت المعدنية .

واستدعت الزيادة النسبية فى عدد السيارات فى مصر ظهور الحاجة إلى الطرق الأسفلتية المرصوفة ، فبدأ ينشأ الطلب على الأسفلت ، وفى عام ١٩٢٣ تم رصف أول طريق أسفلتى فى مصر .

وقد اكتمل سوق المنتجات البترولية الرئيسية فى مصر بإقامة بعض الصناعات ومحطات القوى الكهربائية ، مما خلق طلبا على منتجات بترولية رئيسية جديدة هى السولار ، والديزل ، والمازوت ، وذلك اعتبارًا من منتصف العشرينات من هذا القرن .

وقد دخلت مصر عصر الطيران الحربى والتجارى فى عام ١٩٣٢ ، فنشأ بذلك الطلب على بنزين الطائرات .

وتوالى بعد ذلك دخول المنتجات البترولية الأخرى ، وقد أدى قيام الحرب العالمية الثانية وعدم انتظام وانخفاض واردات الفحم - الذى كان الوقود الأساسى للسكك الحديدية والنشاط الصناعى - إلى

تحول جميع قاطرات السكك الحديدية ، ومعظم أفران المصانع إلى البترول ، مما أدى إلى اكتمال إطار سوق بترولية كاملة منظمة فى مصر .

وتتميز صناعة البترول المصرية بأنها صناعة ولدت متكاملة تكاملاً رأسيًا فى مختلف مراحل الصناعة البترولية من البئر ، وحتى المستهلك النهائى .

وفيما يلى أهم ما تميزت به صناعة البترول المصرية ، وأهم الأحداث ، والتواريخ الهامة التى ضمنها سجلها الحافل ، وكيف سارت ، وتنوعت ، ورسمت سياسات وأهداف هذه الصناعة ، وما هو الدور الذى لعبته السياسة ، والحظ ، والقدر ، والأوضاع المصرية نفسها فى تشكيل هذه الأحداث ، وهذه السياسات وذلك منذ مولد صناعة البترول المصرية منذ حوالى ١٣٠ عامًا حتى ثورة ٢٣ يوليو عام ١٩٥٢ ، وهو فى ظل سيطرة الشركات الأجنبية وقبل بدء إنشاء البترول الوطنى .

حقل جمسة أول اكتشاف بترولى فى مصر

نوبار باشا واكتشاف البترول :

نوبار باشا أرمنى ، اختاره الخديوى إسماعيل ليتولى أول رئيس للوزراء فى مصر – مجلس النظام فى ذلك الوقت – وكان نوبار رجل الإنجليز فى مصر ، واستمر فى رئاسة الوزراء فى عهد الخديوى إسماعيل ، وفى عهد الخديوى توفيق ، ثم عهد الخديوى عباس حلمى ، وقد هاجمه المصريون وعلى رأسهم مصطفى كامل ، والشيخ محمد

عبده ، مما اضطر اللواء كرومر المندوب السامى البريطانى والحاكم الفعلى لمصر بعد الاحتلال بأن يوعز إليه بالاستقالة ، ليخلى مكانه لمصرى هو مصطفى فهمى ، الذى ينفذ كل المطالب البريطانية ، والذى بقى رئيسًا لوزراء مصر ١٣ عامًا بعد ذلك .

وكان « نوبار » رجلاً لا يعرف العربية إلا قليلاً ، ويتعامل مع الخديوى باللغة الفرنسية التى يتقنها .

وفى عام ١٨٩٥ استقال نوبار ، واعتزل الحياة السياسية ، ولكنه بقى على صلة طيبة بالإنجليز ، مما مكنه من مساعدة زوج ابنة أخيه الأرمنى « كالوست جولبنكيان » أن يتسلل إلى دوائر البترول العالمية ، ويصبح المسئول الأول عن بداية بترول الشرق الأوسط وظهوره واستغلاله وقد عرفه العالم باسم « مستر خمسة فى المائة » .

* وفى عام ١٨٦٣ حصلت شركة فرنسية اسمها « شركة جمسة » على امتياز لاستخراج الكبريت بمنطقة « جمسة » على الساحل الغربى لخليج السويس ، ويقع حقل « جمسة » (المهجور حاليًا) قرب نهاية شبه جزيرة « جمسة » على مسافة ٢٥٠كم تقريبًا جنوب مدينة السويس .

* ففى عهد نوبار عام ١٨٦٨ - لم يمض أكثر من تسع سنوات على قيام « إدوين دريك » فى عام ١٩٥٨ ، بحفر بئره الأول فى الولايات المتحدة الأمريكية - عثرت الشركة الفرنسية على رشح بترولى فى منجم للكبريت بمنطقة « جمسة » على ساحل البحر الأحمر ، ولم تتمكن الشركة من استغلاله لنشوب خلافات بينها وبين الحكومة

المصرية ، فقد تمسكت الأخيرة بأن عقد الامتياز منح للبحث عن الكبريت وليس عن البترول ، ولا يجيز للشركة الحق فى استغلال البترول ، ووصل الخلاف إلى القضاء الذى حكم لصالح الحكومة .

* وفى عام ١٨٨٢ - بعد الاحتلال البريطانى لمصر ، قررت الحكومة المصرية القيام بنفسها بعمليات البحث عن البترول فى « جمسة » وجبل الزيت .

حفر أول بئر فى مصر بحقل « جمسة » :

وفى عام ١٨٨٤ استقدم نوبار باشا رئيس وزراء مصر فى ذلك الوقت » خبيرًا من بلجيكا يدعى « دى باى » ، ليقوم بالبحث عن البترول فى جمسة وجبل الزيت ، وتم حفر أول بئر عام ١٨٨٦ ، كما قام بحفر عدد من الآبار الاستكشافية فى مصر « جمسة وجبل الزيت » بخليج السويس إلا أن جهوده لم تكلل بالنجاح .

وفى عام ١٨٨٦ أسندت أعمال الحفر إلى خبير إنجليزى يدعى « تويدل » وبعض الحفارين الأمريكيين ، ولكن النتائج أيضا لم تكن مشجعة .

وفى عام ١٨٨٨ قَدمَ الخبير « استيوارت » - عن العلماء البريطانيين الذين دعاهم وزير الأشغال البريطانى فى مصر عام ١٨٨٥ - تقريرًا أبدوا فيه شكوكهم حول احتمال وجود البترول فى ساحل البحر الأحمر ، وأمام هذا التقرير والمبالغ التى صرفتها الحكومة المصرية - والتى اعتبرت فى ذلك الوقت مبالغ باهظة إذا بلغت مائة ألف جنيه - قررت الحكومة وقف أعمال البحث عن البترول .

وفى عام ١٨٩٩ - أى بعد أحد عشر عامًا من وقف نشاط البحث عن البترول - حصل مستر « إدوين بالمر » وهو بريطانى الجنسية على امتياز البحث عن البترول لصالحه هو وشركائه ، ولكن الحظ لم يصادفه ، فترك منطقة « جمسة » بعد عام واحد .

وبعد عام ١٩٠٤ هو بداية نشاط الشركات الأجنبية التى عملت فى مصر ، ففى ذلك العام حصلت شركة « القاهرة » على أول امتياز للبحث والتنقيب عن البترول فى منطقة « قنا » ، و« شبه جزيرة سيناء » ، لمدة ٤٥ عامًا ، وبدأت الحفر فى « شبه جزيرة سيناء » ، وتكونت شركة لهذا الغرض هى « شركة بترول سيناء » كما حصلت عدة شركات أجنبية أخرى على امتيازات للبحث والتنقيب فى مناطق شبه جزيرة سيناء ، إلا أن هذه الشركات لم تقم بالحفر بدعوى عدم توافر الامكانات الفنية والمادية ، واتخذت تلك الشركات هذه الامتيازات وسيلة للتجارة ، فظلت كل منها تحاول الحصول على امتيازات جديدة لتبيعها إلى شركات أخرى .

- وفى نفس الوقت ، تكونت عدة شركات جديدة وإن لم يصادفها أى نجاح ، مثل شركة حلوان للبترول ، والشركة الاستثمارية المصرية للبترول ، أو شركة البدو المصرية ، وشركة بترول غرب سيناء .

- وفى عام ١٩٠٥ ، حصلت شركة البترول المصرى الأجنبية على امتياز للبحث عن البترول فى منطقة « جمسة » .

– وفى عام ١٩٠٧ تنازلت شركة البترول المصرى عن منطقة شبه جزيرة « جمسة » إلى شركة ترست الزيت المصرى ، كذلك حصلت شركة إفريقيا على امتياز البحث عن البترول شمال منطقة جمسة .

– وفى عام ١٩٠٨ انضم إلى الشركة الأفريقية مفتش إنجليزى سابق فى مصلحة المناجم بمصر يدعى « ويلز » له سمعة عالمية فى ميدان البترول ، مما حدا بمجموعة شركات شل العالمية إلى إبداء استعدادها للتعاقد على القيام بإجراء مسح جيوليوجى لمنطقة « جمسة » – ولكن مستر « إرب » ، وهو كبير الجيولوجيين فى إحدى شركات مجموعة شل المتخصصة فى البحث عن البترول قدم تقريرًا بأن منطقة « شركة إفريقيا » لا تبشر بالأمل ، وأن هناك احتمالاً كبيرًا بوجود البترول فى منطقة شركات البترول المصرى .

اكتشاف بئر بترول لأول مرة فى حقل جمسة وبدء صناعة البترول المصرى

– وفى نفس العام ١٩٠٨ فى شهر أبريل ، أمكن لشركة ترست للزيت المصرى اكتشاف البترول لأول مرة فى مصر ، حيث يوافق هذا العام أيضًا اكتشاف البترول فى إيران ، وكان البترول المكتشف على عمق ١٩٢٠ قدمًا بمعدل ٥٠ طن يوميًّا ودرجة جودة ٢٩ درجة بمقاييس معهد البترول الأمريكى .

– وفى أكتوبر من نفس العام تم حفر ثانى بئر منتجة فى مصر وتدفق البترول طبيعيًّا إلى سطح الأرض فى البئر الثالثة .

– وفى الثانى من يناير عام ١٩٠٩ تكونت شركة البحر الأحمر للبترول من شركة تراست للزيت المصرى ، وشركة البترول المصرى ، ولكن التمويل اللازم لعمليات الإنتاج كان ينقصها ، وقد أمكن عن طريق البنك الأهلى المصرى أن عرض الأمر على « شركة أنجلو ساكسون » إحدى شركات « شل » ، وتم فعلاً الاتفاق مع شركة البحر الأحمر على تكوين شركة لإنتاج البترول برأس مال قدره ٨٠٠ ألف جنيه إسترلينى ، عرض منها للاكتتاب العام أسهم قيمتها ٢٠٠ ألف جنيه إسترلينى عن طريق شركة « الأنجلو ساكسون » ، وأخرى قيمتها ٦٠٠ ألف جنيه إسترلينى عن طريق شركة « تراست للزيت المصرى » ، إلا أنه قامت بعد عقبات حالت دون المضى فى تكوين تلك الشركة ، منها ظهور المياه المتدفقة طبيعيًّا ، وحفر بئر جافة فى المنطقة ، وأعلنت شركة « ساكسون » أنها لا تريد أن تقحم الجمهور فى مغامرة قد يخسر فيها أمواله .

– وفى عام ١٩١٠ بدأ الإنتاج التجارى واستغلال حقل « جمسة » ، أى مولد صناعة البترول فى مصر .

مصلحة المناجم والمحاجر وأول تشريعات بترولية :

– وفى عام ١٩٠٦ أنشئت مصلحة المناجم والمحاجر ، وكان يرأسها مفتش إنجليزى ، وقد ظلت هذه المصلحة حتى أواخر عام ١٩٦٤ – تاريخ ضمها إلى المؤسسة المصرية العامة للبترول – على صلة وثيقة بصناعة البترول المصرى ، وكان لها مواقف مشرفة وقوية فى تعاملها مع شركات البترول الأجنبية ، وفى هذا العام الذى أنشئت

فيه وضعت أول قواعد لتنظيم البحث عن البترول واستغلاله ، وهذه القواعد هى التى تضمنتها تراخيص البحث والاستغلال المقدمة من وزارة المالية لمجلس النظار ، والتى صدر قرار المجلس باعتمادها كأساس لمنح التراخيص ، وصرح لوزير المالية بإصدارها دون حاجة للرجوع إلى المجلس فى كل حالة ، وقد توالت بعد ذلك التعديلات على تلك القرارات فى السنوات ١٩١٠ ، ١٩٢٠ ، ١٩٣٧ . هذا ، ورغم أن الفقرة الثانية من المادة ١٣٧ من الدستور الصادر عام ١٩٢٣ ، تنص على أن كل التزام موضوعه استغلال مورد بين موارد الثروة الطبيعية فى البلاد أو مصلحة من مصالح الجمهور العامة ، وكل احتكار لا يجوز منحه إلا بقانون ، وإلى زمن محدد فقد بقى الحال على ما كان عليه ، وظل هذا النص من الدستور معطلاً حتى صدر القانون رقم ١٣٦ لسنة ١٩٤٨ فى شأن المناجم والمحاجر ، وهو الذى يعتبر بحق أول تشريع منظم للبحث عن المعادن والبترول واستغلالها .

- صباح يوم ٢٦ مايو سنة ١٩٠٨ تفجر البترول فى إيران .

شركة آبار الزيوت الإنجليزية المصرية
تسيطر على البترول المصرى أكثر من نصف قرن

شركة شل العالمية : (الشركة الهولندية الملكية « شل »)

أسس شركة شل العالمية « ماركوس صامويل » الذى ولد عام ١٨٥٣ من أب يهودى فى لندن بإنجلترا .

كما أسس « وايليكوزيلكو » الشركة الهولندية الملكية للبترول فى مايو ١٨٩٠ ، وقد ولد « وايليكو زيكلو » فى هولندا من عائلة من الفلاحين فى مايو ١٨٤٠ .

وفى فبراير ١٩٠٧ اندمجت الشركة الهولندية الملكية بنسبة ٦٠٪ وشركة شل بنسبة ٤٠٪ فى شركة واحدة قابضة هى :

الشركة الهولندية الملكية « شل » التى عرفت باسم شركة « شل » .

وبدأ اهتمام الشركة بالعمل فى مصر فى ظل الاحتلال البريطانى .

شركة آبار الزيوت الإنجليزية المصرية :

تكونت شركة آبار الزيوت الإنجليزية المصرية برأس مال قدره ٦٧٦ ألف جنيه ، وفى ٢١ يونية عام ١٩١١ اكتتبت فيه شركة « الأنجلو ساكسون » إحدى شركات « شل » بما قيمته ٢٢٦ ألف جنيه إسترلينى من الأسهم فئة (أ) ، وحصلت شركة البحر الأحمر على أسهم « فئة (ب) » قيمتها ٤٥٠ ألف جنيه ، تم تسجيل الشركة فى

يوليو عام ١٩١٢ تحت اسم « الشركة الإنجليزية المصرية لآبار الزيت » .

معمل تكرير آبار الزيت الإنجليزية المصرية « شل » :

– وفى عام ١٩١٢ قامت « شركة آبار الزيت » بإنشاء أول معمل لتكرير البترول فى مصر فى مدينة السويس ، وذلك بعد أن تم زيادة رأس مال الشركة إلى مليون جنيه إسترلينى .

– وفى عام ١٩١٣ بدأ تشغيل معمل تكرير شركة آبار الزيت الإنجليزية المصرية بطاقة إنتاجية قدرها ١٠٠ ألف طن سنويا ، وكان ذلك قبل بدء تشغيل معامل تكرير عبدان الإيرانية .

– وكانت مصر أول بلد فى الشرق الأوسط وإفريقيا يتم فيها إنتاج البترول ، وتقام فيها صناعة البترول ، وبذلك فإن صناعة البترول المصرية كانت نشأتها منذ نحو قرن على أساس من التكامل بين مراحلها المختلفة من البئر إلى المستهلك ، ففى الوقت الذى خرجت فيه أول شحنة من خام « جمسة » ، كان هناك معمل تكرير مستعد لاستقبالها وتكريرها ، وكانت هناك بالفعل سوق محلية منتظمة ومستعدة لاستقبال منتجاتها .

– وفى عام ١٩١٣ أصدرت شركة « آبار الزيوت الإنجليزية المصرية » ١٠٠ ألف سهم (فئة ج) حصلت عليها الحكومة المصرية ، وكانت إدارة الشركة تحت إشراف شركة « الأنجلو ساكسون » – الشركة الهولندية الملكية/شل – وقد ظلت الشركة طوال أكثر من نصف قرن ، تسيطر على معظم صناعة إنتاج الزيت الخام وتكريره

فى مصر إلى أن تم تأميم ٥٠٪ من رأس مالها فى عام ١٩٦١ ، ثم أممت بالكامل فى ١٩٦٤/٣/٢٦ ، وانتقلت حقوق إنتاج الزيت الخام إلى الشركة العامة للبترول ، وهى أول شركة إنتاج مصرية ، أما بالنسبة للتكرير ، فقد تم تكوين شركة النصر للبترول لإدارة معمل تكرير الشركة فى السويس ، وكانت الإتاوة التى تدفعها للحكومة ٢,٥ قرش للمائة لكل جالون من الزيت الخام ..

— وفى نفس العام ، تخلت شركة أفريقيا للبترول عن منطقة جبل الزيت بعد أن حفرت أربع آبار وجدت جميعها جافة .

قامت شركة آبار الزيوت بتطوير حقل جمسة بحيث ارتفع إنتاجه من ١٢٦٢٠ طنًا عام ١٩١١ فوصل إلى ٢٧٩٦٠ طنًا عام ١٩١٣ ، وقد بلغ مجموع عدد الآبار التى حفرت فى حقل « جمسة » ٢٣ بئرًا ، واستمرت شركة آبار الزيوت فى البحث والتنقيب عن البترول جنوب « جمسة » .

حقل الغردقة :

— وفى ديسمبر عام ١٩١٣ تم اكتشاف الزيت فى حقل الغردقة بواسطة مهندس تعدين هولندى من شركة آبار الزيت يدعى « بايرمان » ، وقد وجد البترول على عمق ٦٣١ قدمًا .

وتقع منطقة الغردقة على شاطئ خليج السويس على بعد ٢٩٠ كيلو مترًا جنوب السويس ، وعلى مسافة ١٦٠ كيلو مترًا جنوب رأس غارب ، وعلى مسافة ٥٥ كيلو مترًا جنوب « جمسة » .

– وفى عام ١٩١٤ وصل الحفر إلى عمق ١٦٧٠ قدما ، فتدفق الزيت بمعدل مبدئى قدره ١٦٦٠ مترًا مكعبًا فى اليوم ، فى الوقت الذى كانت فيه شركة آبار الزيوت تطور اكتشافاتها فى حقل الغردقة ، كان هناك عدد من الشركات تحاول العثور على البترول فى عدة مناطق ، ولكن لم يصادفها الحظ ، ومن بين هذه الشركات الشركة الشرقية للبترول – (وهى غير الشركة المشتركة التى تكونت بعد ذلك) . وكانت قد حصلت على ثلاث مناطق بحث فى خليج السويس ، ولم يصادفها أى نجاح ، وقد ظل حقل الغردقة لعدة سنوات يمد معمل تكرير البترول الحكومى بالسويس بمقادير كافية من الزيت الخام ، تفى تقريبًا بكل احتياجات مصر .

– وفى عام ١٩٢٨ تم اكتشاف امتداد للحقل شمال الغردقة ، مما أدى إلى ارتفاع إنتاج الحقل إلى ٢٨٠ ألف طن فى عام ١٩٣١ ، ثم تناقص الإنتاج إلى ١٦٨ ألف طن فى عام ١٩٣٧ ، ثم إلى ١٣٠ طن فى أوائل الأربعينات .

البترول والحرب العالمية الأولى :

– فى عام ١٩١٤ ، نشبت الحرب العالمية الأولى ، وتوقفت جميع عمليات البحث والتنقيب عن البترول لمدة خمس سنوات ، وكانت صناعة البترول فى مصر لا تزال فى أول مراحلها بالنسبة لضآلة الكميات المنتجة ، وكان إنتاج حقل « جمسة » – أقدم حقول البترول المصرية يمثل نصف إنتاج البلاد من البترول ، أما باقى الإنتاج فكان مصدره حقل الغردقة .

* في عام ١٩١٨ انتهت الحرب العالمية الأولى .

اتفاقية سايكس بيكو :

– في سنة ١٩١٦ اتفقت بريطانيا وفرنسا على تقسيم الإمبراطورية التركية بعد انتهاء الحرب ، وتم توقيع اتفاقية سايكس/بيكو عام ١٩١٦ ، التي نصت على أن تكون منطقة الموصل بالعراق الغنية بالبترول وسوريا ولبنان من اختصاص فرنسا ، أما العراق – عدا الموصل – فتتبع بريطانيا .

– وفي نفس الوقت كانت بريطانيا قد اتفقت مع الشريف حسين أمير مكة ، لتوحيد الأقطار العربية ، وإعلان استقلالها مقابل انضمام العرب إلى الحلفاء في الحرب .

– وقد أسفرت الحرب عن انهيار الإمبراطورية العثمانية ، وتناحرت قوى الاستعمار للفوز بالنصيب الأكبر من أراضي الشرق الأوسط ، التي تحتوى على موارد الذهب الأسود .

– وما كادت الحرب تنتهي ، حتى تقدمت القوات البريطانية ، واحتلت منطقة الموصل ونقضت بذلك اتفاقية سايكس/بيكو ، وأخذت تهدد فرنسا بتنفيذ تعهداتها للعرب .

– وشهد عام ١٩١٩ مشاورات سياسية بين لندن وباريس ، ويحسم الخلاف عام ١٩١٩ في اجتماع بشقة لوريد جورج رئيس وزراء بريطانيا في لندن مع كليمنصو رئيس وزراء فرنسا ، بتسليم الموصل لبريطانيا مع إحلال فرنسا محل ألمانيا في شركة البترول التركية ، وبذلك تناست بريطانيا عهودها للعرب .

اتفاقية سان ريمو :

— فى أبريل سنة ١٩٢١ فى مدينة سان ريمو بإيطاليا ، يحل الخلاف نهائيًا حول تقسيم الإمبراطورية التركية ، وبمقتضى هذه الاتفاقية تقرر وضع البلاد العربية التى كانت ضمن الممتلكات العثمانية تحت سيطرة كل من بريطانيا وفرنسا .

فتكون لبريطانيا الوصاية على فلسطين والعراق بما فيها الموصل ، وفرنسا لها الوصاية على لبنان وسوريا وتحصل فرنسا مقابل ذلك على أسهم البنك الألمانى فى شركة البترول التركية ٢٢,٥٪ .

* بعد الحرب العالمية الأولى اقتصر نشاط البترول فى مصر على بعض شركات البترول العالمية التى لم يصادفها النجاح مثل :

— شركة Q.S.SYNDICATE التى حصلت على امتياز التنقيب عن البترول من الحكومة المصرية فى شبه جزيرة سيناء ، وقد باعت هذا الامتياز إلى شركة « بورما الإنجليزية للبترول » التى أصبحت تعرف باسم شركة « سيناء الإنجليزية للبترول » وقد قامت هذه بحفر عدة آبار استكشافية لم يصادفها أى نجاح ، فتركت العمل فى مصر عام ١٩٢٣ .

— شركة EGYPTIAN CENTRAL OIL FIELDS التى لم يصادفها النجاح فى استكشاف البترول فى منطقة امتيازها التى حصلت عليها من الحكومة المصرية فى بعض الجزر فى خليج السويس ، وتركت العمل بعد خمس سنوات .

— « شركة السويس للبترول » التى تكونت فى عام ١٩١٤ ، واستمرت فى العمل حتى عام ١٩٢٨ ، وقامت الشركة بحفر عدة

آبار استكشافية فى جزيرة جوبال تجاه « جمسة » ، وجزيرة دينم شمال جوبال ، دون أن تتمكن من استكشاف البترول فى مناطقها .

– شركة THE ANGLO PERSIAN التى حصلت على امتياز البحث فى عدة مناطق فى سيناء ، وحفرت عدة آبار وجدت جميعها جافة .

– شركة THE EASTERN PETROLEUM التى كانت قد سجلت فى يونيو عام ١٩٢١ ، وحفرت بئرين فى ساحل شبه جزيرة سيناء ، ولم يصادفها النجاح .

– شركة AFRICAN PROSPECTING SYNDICATE التى لم تنجح فى العثور على البترول فى رأس بحر ، وذهب ، وبعض الجزر شمال وجنوب جمسة .

– عديد من الشركات الأجنبية ، قامت بالاستكشاف والحفر فى مصر خلال هذه الفترة ، ولكن جميع جهودها لم تكلل بالنجاح ، وقد بلغ عمق ثلاث من الآبار التى قامت هذه الشركات بحفرها ، ٣٠٠٠ قدم .

وقد تم حفر عدة آبار استكشافية فى الفترة ما بين عام ١٩٢١ ، ١٩٢٣ فى عدة مناطق ، منها رأس غارب دون أى نجاح .

– وفى عام ١٩٢٥ ، تم حفر عدة آبار فى جزيرة الأشرافى ، على بعد حوالى ٤٠ كيلو مترا جنوب رأس غارب ، ولكنها تركت بعد سنتين دون أى نجاح .

حقل أبو درية :

وفى عام ١٩٢١ ، تم اكتشاف حقل أبو درية ، على الساحل الغربى من شبه جزيرة سيناء ، على مسافة ١٨٠ كيلو مترًا جنوب السويس ، وكانت كمية البترول المنتجة قليلة ، ودرجة جودتها منخفضة ، مما دعى الحكومة إلى تسليم هذا الحقل فى يوليو ١٩٢٣ إلى شركة EGYPTIAN OIL SYNDICATE ، التى حصلت على امتياز البحث والتنقيب لمدة ثلاثين عامًا .

فقامت الشركة بأعمال حفر أخرى ، وتمكنت من إنتاج ما مجموعه حوالى ١٢ ألف مترًا مكعبًا حتى عام ١٩٤٥ حيث تم هجر الحقل .

معمل تكرير البترول الحكومى :

– فى عام ١٩٢٢ قامت الحكومة المصرية بإنشاء معمل تكرير البترول الحكومى فى السويس (شركة السويس لتصنيع البترول حاليا) ، بطاقة قدرها ١٠٠ طن يوميا ، بغرض تكرير خام الإتاوة التى تحصل عليها عينا الحكومة من شركات البترول المنتجة .

* وفيما بين عامى ١٩٢٢ ، ١٩٢٣ ، استخدم فى مصر جهاز جديد هو الميزان اللولبى لقياس الجاذبية ، وتم اختباره فى حقلى « جمسة والغردقة » ، وقد أثبتت التجربة نجاح الجهاز فى تعيين التركيبات الجيولوجية المائلة ، مما شجع على امتداد عمليات المساحة بهذه الطريقة فى الجهات الواقعة شمال « الغردقة وجمسة » ، حيث

لا توجد أى مشاهدات على سطح الأرض تدل على وجود تركيبات جيولوجية .

* فى عام ١٩٢٣ الكشف عن البترول فى العراق .

* وفى عام ١٩٢٧ بدأ إنتاج البترول من حقل كركوك بشمال العراق .

* عام ١٩٢٧ عبور الطائرات المحيط الأطلسى وزيادة استخدام البنزين .

* عام ١٩٢٧ بناء خط أنابيب بين حقول البترول في كركوك بالعراق وميناء طرابلس على البحر الأبيض بطول ٥٣٤ ميلاً قطر ١٢ بوصة .

الولايات المتحدة وبترول الشرق الأوسط :

نسى ثلاثى الاستعمار الإنجليزى والفرنسى والهولندى أن الولايات المتحدة كانت تراقب الموقف عن كثب ، وأنها لم تكن راضية بأن تقف موقف المتفرج على شركائها فى النصر ، وهم يقتسمون ثروة العرب من البترول ، وتغضب أمريكا لذلك لأنها دخلت عصر السيارات على نطاق واسع ، فقد أصبحت تسير على الطرق الأمريكية ١٠ ملايين سيارة ، وارتفعت أسعار البترول ، وتنبأ الخبراء بأن موارد أمريكا البترولية توشك على النضوب ، نتيجة للأمدادات الطائلة التى قدمتها إلى حلفائها أثناء الحرب ، وساد الذعر دوائر الصناعة الأمريكية ، وهكذا وجدت الحكومة الأمريكية المبرر الكافى لاتخاذ موقف إيجابى ، فراحت تستحث الشركات الأمريكية على الخروج بنشاطها عن حدود بلادها ، وبدأت وزارة الخارجية الأمريكية فى مفاوضة حكومات

بريطانيا وفرنسا وهولندا للسماح لشركات البترول الأمريكية بالنزول إلى ميدان الشرق الأوسط ، كما هددت إنجلترا بإثارة موضوع شرعية تقسيم الدول العربية إلى دويلات صغيرة ، وفرض الوصاية والانتداب عليها ، الأمر الذى أدى إلى تسليم إنجلترا بدخول رأس المال الأمريكى إلى المنطقة .

وكان ظهور الولايات المتحدة الأمريكية على مسرح بترول الشرق الأوسط ، بداية مرحلة جديدة من المفاوضات الطويلة لتحديد وضع المصالح الأمريكية بين القوى المتصارعة على بترول المنطقة ، مما أدى إلى صدام عنيف ، فبينما كانت أمريكا تسعى إلى الحصول على نصيب فى بترول العراق ، كانت تنادى بحرية المنافسة فى بقية البلاد العربية ، قررت مجموعة شركات أمريكية الدخول إلى الشرق الأوسط ، لتعمل متحدة تحت اسم شركة استغلال الشرق الأوسط .

ولا تجد الأطراف المتنازعة والمتصارعة رجلاً يسعى لتسوية هذه الخلافات كلها سوى جولبنكيان ، فيتوسط بين الجميع ، وينجح فى الوصول إلى اتفاق يرضى الجميع .

اتفاقية الخط الأحمر :

وقد ترتب على كل هذه الخلافات فى وجهات النظر ، أن طالت المفاوضات حتى استغرقت زهاء ست سنوات ، انتهت باكتشاف البترول بكميات هائلة فى منطقة بابا جرجور شمال كركوك ، بمنطقة الموصل بالعراق فى أكتوبر ١٩٢٧ ، فسارع الجميع إلى العمل على الوصول إلى حل يساعد على إبرام اتفاق .

وفى عام ١٩٢٨ يصل الجميع إلى اتفاق فى مؤتمر عقدوه فى فندق (رويال بالاس) فى مدينة أوستند ببلجيكا .

قدم الفرنسيون خريطة ، فاعترض الإنجليز وقالوا : إنها غير دقيقة .
– تدخل جولبنكيان فى المناقشة ، وأمسك بقلم أحمر سميك ، وأخذ يحدد على الخريطة الإمبراطورية التركية وهو يقول :

« هذه هى الإمبراطورية التركية كما عرفتها عام ١٩١٤ ، وأنا الذى يجب أن أعرف ، فيها ولدت ، وفيها عشت ، وعملت فيها ، وأنا أعرفها أكثر من غيرى » ،ثم قدم الخريطة للجميع . نظر المندوب البريطانى إلى الخريطة ورأى أن الإمبراطورية التركية كانت تضم السعودية وقطر والبحرين وكل دول الخليج ، وبذلك فإن بريطانيا أصبحت تملك حق الفيتو على شئون البترول فى هذه الدول .

ونظر المندوب الأمريكى إلى الخريطة فرأى أن مصر والكويت خارج حدود الإمبراطورية التركية ، وكانت الولايات المتحدة تريد امتيازا للبترول فى الكويت .

ولم يعترض الباقون ، ووقعوا جميعًا ، وبذلك ظلت الـ ٥٪ لجولبنكيان فى السعودية وقطر والبحرين وكل دول الخليج ، وقبل ذلك فى العراق ، وشكلت خريطة الخط الأحمر قصة البترول العربى خلال العشرين سنة التالية .

ولم يعرف العرب شيئا عن هذه الخريطة التى وقعت فى مدينة أوستند البلجيكية إلا بعد حين .

هل يمكن أن تختتم قصة جولبنكيان عند هذا الحد . ؟ .

إن ظهور البترول فى العراق وتوقيع خريطة الخط الأحمر كان خاتمة عمل مستمر مدة ٣٧ عامًا بالنسبة له . ولكنه لم يهتم بزيارة حقل البترول فى العراق ، ولم يحفل برؤية حقول البترول التى ظهرت بعد ذلك ، وكان يكفيه أن يبقى فى الفندق فى ميدان الكونكورد فى باريس ويرى زحام السيارات وحركة المرور أمامه ، ليعرف أن كل سيارة تنطلق تؤكد أرباحه ، وتضاعفها .

– وقد استقدمت إدارة البحوث البترولية التابعة للحكومة المصرية فى المدة بين عام ١٩٢٩ وعام ١٩٣١ ، شركة ألمانية للقيام بعدة عمليات للمساحة الجيوفيزيقية فى الاختبارات لم تكن حاسمة . وبلغ إجمالى الأقدام التى حفرت للكشف حتى عام ١٩٢٩ – ٩٣,٠٠٠ قدم ، (أما التى حفرت فى الآبار الاستغلالية فبلغت ٢٤٠,٠٠٠ قدم حتى عام ١٩٣٦ ، لم تجر أية عمليات للحفر الاستكشافى فى المدة بين ١٩٢٩ ونهاية ١٩٣٦) .

وفى عام ١٩٣٢ بدأ إنتاج البترول فى البحرين .

* وفى عام ١٩٣٤ أنشئت الجمعية التعاونية للبترول فى مصر .

* فى عام ١٩٣٤ استخدم الديزل فى تسيير القطارات لأول مرة فى العالم .

* وفى عام ١٩٣٥ بدأت شركة ستاندر أوبل – وهى فرع من شركة ستاندر أوبل أوف نيوجورس نشاطها فى مصر .

* عام ١٩٣٦ الكشف عن البترول فى السعودية وبدأ فى التصدير عام ١٩٣٩ .

* عام ١٩٣٨ الكشف عن البترول فى الكويت وبدأ فى التصدير عام ١٩٤٦ .

* وبدأ الشحن عام ١٩٤٧ وذلك بسبب الحرب .

* عام ١٩٣٨ الكشف عن البترول فى قطر .

وفى خلال المدة من ١٩٣٧ - ١٩٤٨ ، قامت الشركة بعمليات مسح جيولوجى ومغناطيسى وجاذبى وسيزمى ، شملت مختلف المناطق بسيناء والصحراء الشرقية والغربية ، وبالرغم من كشف الزيت فى بئر فيران رقم (١) ، فقد انسحبت شركة ستاندرد أويل من مصر فى عام ١٩٥٠ ، وتخلت عن تراخيص البحث الستة عشر الممنوحة لها ، وعن حقل فيران الذى تم اكتشافه فى أوائل عام ١٩٤٩ .

حقل رأس غارب :

فى يناير عام ١٩٣٨ ، حدث تحول كبير فى صناعة البترول فى مصر ، حيث اكتشفت شركة آبار الزيوت حقل رأس غارب ، وأصبح هذا الحقل أكبر الحقول البترولية المنتجة فى مصر فى ذلك الحين ، وقد قامت الشركة بحفر خمسة آبار منتجة أنتجت ٧٥ ألف طن عام ١٩٣٨ من خام درجة جودة ٢٥ - ٢٦ ، على عمق يتراوح بين ١٥٠٠ - ١٧٠٠ قدم .

وقد قامت الشركة بإنشاء مدينة بترولية فى رأس غارب ، مجهزة بجميع التسهيلات بما فى ذلك ميناء لشحن البترول الخام ، وقد زاد إنتاج البلاد نتيجة لاكتشاف حقل غارب إلى ٢٢٥ ألف طن فى عام ١٩٣٨ و ٦٦٠٠٠٠ طن فى عام ١٩٣٩ ، وفى فترة الحرب العالمية ١٩٣٩ - ١٩٤٥ ، استمرت آبار الزيت فى تنمية هذه الحقل لاحتياج

بريطانيا للبترول لتموين الجيش الثامن الذى كان يحارب « روميل » الألمانى فى الصحراء الغربية ، وقد منحت الحكومة المصرية امتياز البحث عن البترول فى هذه المنطقة إلى شركة آبار الزيت الإنجليزية لمدة ثلاثين عاما ، قابلة للامتداد لمدة ١٥ عامًا أخرى ، مقابل إتاوة قدرها ٠,١٤٥ من مجموع الإنتاج عينًا أو نقدًا حسب رغبة الحكومة ، وتدفع الشركة إيجارًا شهريا قدره ٢,٥ جنيه لكل فدان ويخصم هذا الإيجار من الإتاوة المستحقة ، ويحق للحكومة شراء بترول خام بسعر منخفض يتفق عليه بين الشركة والحكومة ، كما تلتزم الشركة بأن يكون ٩٠٪ من العمال ، ٥٠٪ من المصريين .

وكان من الرواد الأوائل من المصريين الذى عملوا مع شركة آبار الزيوت فى حقل رأس غارب ، المهندسين/ أحمد حجى (أول مدير حفر مصرى) ، وعلى والى (أول مدير حقل مصرى) ، وهنرى شنودة ، ومحمود صادق ، وعبد الرحمن خليفة ، والكيمائى/ كمال شريف ، والكيمائى/ كمال عويضه ، ودكتور/ طبيب أحمد رياض والريس / أبو أحمد ، وحسن أبو زيد عوض الله (له ابن أصبح مهندسًا ويمتلك شركة بترول استثمارية للخدمات الفنية برأس غارب) ، وكان هؤلاء جميعًا يعملون فى ظروف شاقه جدًّا ، فلم يكن هناك طريق برى يربط رأس غارب بالقاهرة إلا عن طريق الجمال ، وكان الطريق الوحيد إلى رأس غارب هو الباخرة التى تقوم من السويس عصرًا ، وتصل إلى رأس غارب فى اليوم التالى .

لم تكن هناك أية وسيلة للاتصال بين غارب ، وبقية البلاد إلا التلغراف ، كما لم يكن يصل إليها صوت الراديو .

وكانت الحياة فى رأس غارب شديدة القسوة ، فكان التموين من الخضار والفاكهة والماء تصل إلى العاملين بالحقول كل أسبوع بواسطة المراكب ، وكان الذى يقوم بتوريد الخضار أحد أبناء الصعيد واسمه حسن عبيد ، وكان يقيم بكشك خشبى عتيق بجوار المرسى (وقد أصبح حسن عبيد بعد ذلك أكبر مقاول تغذية وتموين لشركات البترول فى خليج السويس) ، وكانت إجازة العاملين ١٠ أيام فى السنة من الحقل إلى الحقل ، تشمل السفر ذهابًا وإيابًا بالباخرة من وإلى السويس والقطار من وإلى القاهرة (أما اليوم فالإجازة تزيد على عشرة أيام كل شهر ، والسفر ذهابًا وإيابًا بالطائرة ، هذا بخلاف الإجازات السنوية والأكل يأتى طازجًا يوميًا بالطائرة ، ووسائل الاتصال متوفرة سواء الطرق المرصوفة أو الاتصالات السلكية / واللاسلكية والميكروويف والفاكس) . وكان الخواجات يتعجبون لقبول شخص مثل المهندس/ على والى الثرى ابن الأكابر العمل فى رأس غارب ، وكانوا يقولون له : « الأفندية لا يصلحون للعمل فى البترول لأن العمل فى البترول شاق والأفندية مرفهون ، يحبون العمل فى الوظائف المكتبية فى القاهرة ، نهارًا وفى الليل يرتادون أماكن اللهو « فإزاى تيجى وتشتغل فى هذه المنطقة وانت ابن من طبقة البكوات المرفهة ، إنت أحسن تروح تتفسح فى الكباريهات فى القاهرة » !! .

وكان هذا الكلام هو الحافز الأكبر له ولزملائه لقبول التحدى ، وإثبات أن قدراتهم على العمل فى مجال البترول الشاق ، وفى ذلك الوقت كانت رأس غارب مقسمة إلى ٣ مستعمرات « مستعمرة للخواجات والمتمصرين » (كالأرمن والجريك ، واليهود وأمثالهم)

ومستعمرة « الأفندية » للمصريين المؤهلين ، ومستعمرة ثالثة للعمال ومعظمهم من أهالى مدينة قنا ، ولم يكن هناك وجه للمقارنة بين مستعمرة « الخواجات » ، ومستعمرتى المصريين من حيث الفخامة وتوافر سبل الراحة .

وكان الأجانب يقطنون وحدهم مع عائلتهم ، أما المصريون فغير مصرح لهم باصطحاب عائلاتهم ، وكان الموظفون أو الأفندية مكروهين من الأجانب ، ومن العمال ، لأن الأجانب كانوا يخشون كفاءتهم ، ومن اكتسابهم الخبرة والمعرفة واحتمالات أن يحلوا محلهم ، فضلاً عن أسلوب الاستعمار الإنجليزى « فرق تسد » فكانوا يوقعون بينهم وبين العمال ويصورون لهم أنهم سوف يزيحونهم من أعمالهم ، وفى البداية كان العمال يحاربون الأفندية ، ولكن تدريجيًا تفهموا الأوضاع وبدءوا فى التعاون معهم ، ولم يعودوا يبخلون بخبرتهم على الأفندية ، ويدين المهندس/ على والى ورفاقه ممن أطلق عليهم الأفندية بالفضل لهؤلاء العمال وخاصة الريس/ أبو أحمد ، وحسن أبو زيد وعوض الله .

وكان مما يزيد من قسوة الحياة للمصريين فى هذه المنطقة هو التفرقة فى المعاملة بين المصريين والأجانب ، وخاصة المصريين المتعلمين ، الذين كان عليهم أن يصبروا ويتحملوا ليتعلموا صناعة البترول .

موقف البترول المصرى قبل الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩-١٩٤٥) :

استمرت شركة آبار الزيوت فى البحث عن البترول فى شبه جزيرة سيناء .

وفى عام ١٩٣٨ قامت الحكومة المصرية بتعديل القانون ، والإجراءات المنظمة للبحث عن البترول مما أدى إلى طلب كثير من الشركات الحصول على امتيازات عن البترول ومنها :

SHELL ANGLO IRANIAN
SACONYVACUUM
STANDARD OIL OF CALIFORNIA
STANDARD OIL OFNEW JERSEY

وقد بلغ مجموع الشركات التى تقدمت بطلب للبحث عن البترول فى مصر أكثر من ثلاثين شركة ، وقد تقدمت شركتا SHELL و ANGLOIRANIAN بالنيابة عن سبع شركات بطلب الحصول على امتياز البحث والتنقيب عن البترول ، وكذلك تقدمت شركة « ساكونى فاكوم » باسم خمس شركات .

وشركة « كاليفورنا تكساس » باسم سبع شركات .

وشركة « نيوجرسى » عن ست شركات أخرى .

وقد بلغت مساحة الأراضى التى منحت هذه الشركات حق امتياز البحث عن البترول فيها ٤٨٦٠٠ كيلو مترًا مربعًا .

وبدأ البحث عن البترول على نطاق واسع ، وارتيادها عمليات البحث وشملت منطقة خليج السويس ، وامتدت إلى جهات لم يسبق ارتيادها فى وسط ، وشمال سيناء وفى الصحراء الشرقية ، والغربية ، واستخدمت فى ذلك معظم وسائل الكشف التى كانت معروفة آنذاك ، وتشمل المساحة الجوية ، والبندول ، والميزان اللولبى ، وجهاز الجاذبية الأرضية والبحرية ، والمغناطيسية ، والطريقة السزمية الانكسارية ، والانعكاسية ، فضلاً عن الحفر التركيبى والاستكشافى .

وعندما بدأت الحرب العالمية الثانية عام ١٩٣٩ ، كانت الشركات الأربع الآتية تقوم بالحفر على نطاق واسع وهى :

شركة آبار الزيوت الإنجليزية المصرية (شل/ ب ب) . وكانت تعمل فى رأس غارب وشرق رأس غارب ، ورأس ديب .

- شركة ساكونى فاكوم الأمريكية بمصر (موبيل الآن) . وكانت تعمل في وادى دارا ، وجزيرة جفتون « تجاه الغردقة ، ورأس شقير وأبو الشعر شمال الغردقة » .

- شركة نيوجرسى الأمريكية بدأت الحفر فى رأس بكر .

- شركة كالتكس الأمريكية فى شبه جزيرة سيناء .

وقد وصل إنتاج الزيت الخام عام ١٩٣٩ إلى ٦٦٢٠٠٠ طن ، وارتفع عام ١٩٤٠ إلى ٩٢٦٠٠٠ بعد أن كان ٢٧٩٣ طن عام ١٩١١ .

موقف البترول العربى قبل الحرب العالمية الثانية :

- قبل الحرب العالمية الثانية تكتمل صورة بترول الخليج كالآتى :

إيران وقطر ونصف الكويت للبريطانيين .

فى العراق كونسرتيوم من بريطانيا وفرنسا والولايات المتحدة وهولندا .

والولايات المتحدة لها بترول السعودية التى تمثل ثلاثة أرباع الخليج تمتد من البحر الأحمر حتى الخليج العربى ، ومن ميناء العقبة حتى المحيط الهندى .

وللولايات المتحدة نصف بترول الكويت ..

ويدخل أشخاص جدد يحفرون فى « أبوظبى ودبى » ومسقط وظفار وتحت مياه الخليج .

وفى دبى والشارقة ومسقط وعمان نجد أن مدة الامتيازات ٧٥ سنة وأنها لا تتجاوز ٣ روبيات ، أى قرش تقريبًا فى البرميل !

ولا يعرف الحكام كيف تمت عقود الامتياز ، إن أشياء كثيرة جرت سرًّا ، والعرب ليست لديهم خبرة ، والحكام والبلاد فى حاجة إلى المال ، وأصحاب الامتيازات وراءهم دول وجيوش ونفوذ والحرب تبرر كل شىء وتفسر كل شىء وهى مبرر للإطاحة بأى شىء .

فى تقرير للأمم المتحدة عن البترول العربى فى تلك الفترة قال :

« إن شروط الامتياز أعطت الشركات الأجنبية درجة من حرية التصرف ، عزلتها عزلاً جوهريًّا عن اقتصاديات الشرق الأوسط » .

وكانت عقود الامتياز نفسها تتراوح مدتها بين ٤٠ و٥٧ سنة وأنها أعطت الشركات الحق فى الحفر والنقل والتكرير وإقامة المنشآت واستيراد السلع والتصدير دون رسوم ولم تلزم الاتفاقيات الشركات بتسليم ما لديها من عملات أجنبية .

وارتفعت أسعار المعيشة فى دول البترول – بعد ظهوره ولكن بقيت إيرادات الدول كما هى ..

وارتفعت أسعار البترول إلى أكثر من النصف – بسبب الحرب – بين عامى ٣٩ و٤٨ ولكن بقيت حصة دول البترول كما هى .

وأدى خفض الاسترلينى ، وخفض الروبية إلى خفض حصة كثير من الدول التى نص على أن تكون حصتها بالروبية الهندية .

يكفى كمثال على حال دول البترول ، أن رسوم مرور بترول الكويت فى قناة السويس حتى عام ١٩٦٣ كانت أكبر من إيرادات الحكومة من البترول .

ويكفى كمثال أن أرباح شركات البترول كانت فى وقت من الأوقات تعادل فى سنة واحدة ٦٦٪ من رأس المال . وفى قطر كانت الأرباح فى إحدى السنوات ١٧٠٪ من رأس المال !

البترول والحرب العالمية الثانية :

* فى عام ١٩٣٩ ، قامت الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩–١٩٤٥) ، وزاد الطلب على المنتجات البترولية زيادة كبيرة ، مما دعا « شركة آبار الزيت الإنجليزية المصرية » إلى زيادة كفاءة معاملها فى السويس ، بالرغم من الصعوبات الكبيرة التى واجهتها فى الحصول على المعدات من الخارج ، ومن بين أمثلة هذه الصعوبات قيام قوات المحور الجوية بإغراق السفن المحملة بهذه المعدات ثلاث مرات ، وهى فى طريقها إلى السويس . كذلك هاجمت قوات المحور الجوية معمل الشركة فى أغسطس وسبتمبر عام ١٩٤١ ، مما ترتب عليه تدمير بعض المستودعات ، وقد تهدمت أيضا بعض المبانى فى غارات أخرى فى عام ١٩٤٢ ؛ وكذلك أغرقت هذه القوات ناقلة بترول فى رأس غارب راح ضحيتها عددًا من الأرواح .

ونظرًا لتعذر استيراد البترول الخام من الخارج ، فقد اتجهت شركة آبار الزيوت بكل امكاناتها إلى زيادة إنتاج حقل غارب ، وقد قفز فعلاً إنتاجه فى سنين الحرب من ٦٠٠,١٩٦ متر مكعب عام

١٩٣٩ إلى ١,٤٢٠,٠٤١ متر مكعب عام ١٩٤٥ ، ثم انخفض بعد سنين الحرب مباشرة ، عام ١٩٤٦ إلى ١,٣٥٥,٦٢٩ متر مكعب ، وقد بلغ مجموع الآبار التى حفرت فى حقل رأس غارب لغرض الإنتاج خلال سنين الحرب ٩٨ بئرًا .

وزاد إنتاج حقل « أبو دربة » من ١٤١ متر مكعب فى عام ١٩٣٩ إلى ٦٣٦ مترًا مكعبًا عام ١٩٤٠ ، ثم تدهور الإنتاج حتى وصل إلى ٢٧٣ مترًا مكعبًا فى نهاية الحرب ، وبعد ذلك ، هجر الحقل لضآلة الكميات المنتجة منه ، بعد أن وصل إنتاجه المجمع – منذ أن اكتشف عام ١٩٢١ – إلى ١٢,٤١٤ مترًا مكعبًا .

وقد قامت شركة آبار الزيوت بحفر بئر فى « جمسة » ، ولم يصادفها النجاح ، وقد توقف إنتاج هذا الحقل خلال الفترة من عام ١٩٢٧ إلى عام ١٩٤٢ ، ثم أنتج ٤٤٦ مترًا مكعبًا خلال عام ١٩٤٢ ، ثم توقف الإنتاج مرة أخرى لمدة عام ، أنتج بعدها ١١٦,١٤٤ و٢٨١ مترًا مكعبًا خلال الأعوام ١٩٤٤ و١٩٤٥ و١٩٤٦ على التوالى ، ثم توقف الإنتاج للمرة الثالثة ، أنتج بعدها ١٤٤,٣١٠,٥٨ مترًا مكعبًا خلال الأعوام ١٩٥٥ و١٩٥٦ و١٩٥٧ على التوالى ، وفى ديسمبر ١٩٥٧ سلمت شركة آبار الزيوت رخصتى استغلال حقل « جمسة » إلى مصلحة المناجم والوقود ، بعد أن وصل الإنتاج المجمع للحقل – منذ اكتشافه فى عام ١٩١٠ – إلى ٢٣١,٧٥٨ مترًا مكعبًا .

وبالرغم من قيام الحرب ، فإن نشاط البحث والتنقيب عن البترول لم يتوقف إلا خلال السنين الأولى للحرب فقط ، وبعدها نشطت

الشركة فى محاولة اكتشاف مصادر جديدة للبترول ، فقد حفرت شركة « آبار الزيوت » خمسة آبار استكشافية خلال الحرب ، كانت جميعها جافة ، ثلاثة منها فى الشمال وغرب رأس غارب ، وواحد فى « الضبعة » على ساحل البحر الأبيض ، وآخر فى « الشجر » جنوب غرب حقل غارب .

أتمت شركة ساكونى فاكوم سبعة آبار استكشافية فى خلال الحرب ، ثلاثة منها فى رأس شقير ، واثنين فى دشت الضبعة ، وواحدًا فى كل من « أبو الشعور » ، ووادى مارنجا ، وقد اتفق كل من شركة آبار الزيوت وساكونى فاركوم على برامج للحفر المشترك ، تم بمقتضاه بحفر بئر مشترك فى عيون موسى .

قامت شركة ستاندر أويل بمصر ، وهى الشركة التى كونتها شركة « ستاندر أويل أوف نيوجيرسى » فى مصر ، بحفر ثمانية آبار خلال سنوات الحرب ، خمسة منها فى رأس بكر ، وبئر واحد فى كل من رأس رحمى والنخيل ودرج وجدت جميعها جافة .

أما بالنسبة لشركة كالتكس الأمريكية ، فقد قامت شركتها بمصر بحفر بئرين فى الخطاطبة قرب القاهرة ، ولم يصادفها النجاح ، ثم أوقفت نشاط البحث عن البترول بعد الحرب العالمية .

وقد بلغ عدد الآبار الاستكشافية التى تم حفرها فى الأراضى المصرية فى نهاية الحرب العالمية الثانية خمسة وعشرين بئرًا لم يصادفها النجاح .

وفى عام ١٩٤٤ قامت شركتا آبار الزيوت الإنجليزية « وموبيل » الأمريكية بتوقيع اتفاقية على أساس المشاركة مناصفة فى أعمال الكشف والإنتاج بسيناء ، جنوب خط ٥٣٠ .

فى المدة من عام ١٩٤٥ إلى ١٩٤٨ ، قامت شركة « ستاندر أويل » بمصر بحفر آبار فى كل من « وادى بابا » ، « وأبورديس » ، وطويلة ، « وفريان » ، كما قامت بحفر بئر إلى عمق ساحق بالقرب من حدود فلسطين وبئرين فى « أبو رواش » بالقرب من الأهرام .

وفى ١٩٤٨/٨/١٩ ، اكتشفت البترول فى بئر « وادى فيران » بعد أن مَضى خمسة عشر عامًا فى البحث ، أنفقت خلالها ١٦ مليون دولار ، ويقع هذا الحقل على الساحل الشرقى لخليج السويس على بعد ١٥٠ كيلو مترا جنوب السويس ، وقد تم اكتشاف البترول على عمق يتراوح بين ٦٥٠٠ و ٦٥٧٠ قدمًا بدرجة جودة ٢٥ ، وبكميات قدرت بحوالى ١٥٠ برميل/يوم ، ولكن الشركة لم تستغل هذا الحقل وانسحبت من مصر عام ١٩٤٩ .

البترول فى مصر بعد الحرب العالمية الثانية :

حقل سدر :

قامت شركة « آبار الزيوت » بحفر بئر استكشافيه فى شمال « رأس غارب » وبئرين مناصفة بينها وبين شركة « ساكونى فاكوم » ، إحداهما فى عيون موسى على ساحل شبه جزيرة سيناء قرب سيناء ، والثانى فى شمال غرب سيناء كذلك قامت بحفر عدة آبار جنوب الغردقة .

في ٥ فبراير عام ١٩٤٦ ، تمكنت الشركتان من اكتشاف حقل سدر في شبه جزيرة سيناء ، ويرجع اكتشاف هذا الحقل إلى الدراسات التى أجريت قبل الحرب ، وقد عاقت الحرب القيام بالحفر فى هذه المنطقة .

فى أبريل عام ١٩٤٦ ، تم حفر أول بئر منتج فى حقل سدر أعطى إنتاجا بمعدل ٥٤ مترًا مكعبًا بدرجة جودة ٢٣ .

حقل عسل :

فى أكتوبر ١٩٤٥ ، بدأ الحفر فى البئر الأول فى حقل « عسل » – جنبًا إلى جنب مع حقل « سدر » – ولكنه وجد جافا .

* وفى يناير ١٩٤٨ ، أمكن اكتشاف البترول فى البئر ، وأنتج ٢٦٥١٦ مترًا مكعبًا بدرجة جودة ٢٢ .

حقل مطامر :

* وفى عام ١٩٤٨ ، اكتشفت شركة آبار الزيوت و « ساكونى فاكوم » « حقل مطامر » ويقع فى منتصف المسافة بين حقلى « عسل » « وسدر » ، وبعد اكتشاف حقل « سدر وعسل ومطامر » ، قامت شركة « آبار الزيوت » ، « وساكونى فاكوم » ، بحفر سلسلة من الآبار فى شبه جزيرة سيناء ، فقامت شركة آبار الزيوت بحفر عدة آبار لحسابها فى « عتاقة » بجوار السويس ، وفى أبى سلطان بالصحراء الشرقية جنوب « الإسماعيلية » إلا أنها وجدت جميعها جافة .

* وفى عام ١٩٤٨ ، تم توقيع عقدى استغلال « سدر وعسل » ، وهما آخر عقدين وقعا فى ظل التشريعات البترولية ، التى كانت سائدة قبل صدور قانون المناجم والمحاجر رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٨ .

قانون الشركات المساهمة :

* فى عام ١٩٤٧ ، صدر قانون الشركات المساهمة الذى نص على أن يكون ٤٠٪ من أعضاء مجلس إدارة الشركات المساهمة على الأقل من المصريين ، وتخصيص ٥١٪ من ملكية الأسهم للمصريين .

قانون المناجم والمحاجر :

* فى عام ١٩٤٨ ، صدر قانون المناجم والمحاجر رقم ١٣٨ لسنة ١٩٤٨ ، الذى يعد أول تشريع منظم للبحث عن البترول والمعادن واستغلالها .

حقل وادى فيران :

* فى عام ١٩٤٩ ، اكتشفت شركة « استاندرد أويل نيوجرسى » حقل « وادى فيران » .

* توقف شركات البترول الأجنبية :

الملاحظ أن صناعة البترول فى مصر أصابتها نكسة قوية خلال الفترة التالية للحرب العالمية الثانية ، وذلك بالرغم من اكتشاف ثلاثة حقول هامة فى شبه جزيرة سيناء ، وهى « وادى فيران » ، وسدر ، وعسل ، فضلاً عمًّا تم اكتشافه فى خليج الزيت ، وفى رأس غارب - والغردقة ورأس مطامر ، فقد انسحبت الشركات الأمريكية التى كانت تبحث عن البترول فى مصر ، ومنها شركة « ستاندرد أويل

أوف نيوجيرسى » التى تخلت عن التراخيص الستة عشرة الممنوحة لها ، رغم اكتشافها لحقل فيران ، وتوقفت شركة آبار الزيوت الإنجليزية عن نشاط البحث والتنقيب عن البترول فى الأراضى المصرية ، ورفضت كما رفضت شركة « ساكونى فالكوم » الحصول على ترخيص لاستغلال حقل « مطامر » الذى اكتشف عام ١٩٤٨ ، وأوعزت « شركة آبار الزيوت » إلى الشركات الأجنبية الأخرى التى تعمل فى مصر بوقف نشاطها ، وقد أعلنت الشركات الأجنبية أن سبب وقف نشاطها هو صدور قانون الشركات ، وقانون المناجم والمحاجر ، ولكن الواقع أن هذين القانونين لم يكونا الدافع الحقيقى لانسحاب بعض الشركات الأجنبية ، وتوقف الشركات عن العمل فى مصر ، وإنما كانا مبررين قويين يمكن للشركات أن تتذرع بهما إزاء الانسحاب ، أو التوقف عن أعمال البحث والاستكشاف ، فقد صدر هذان القانونان فى ظل الاستعمار البغيض ، وما كان ليسمح بصدورهما لو أنهما يرتبان ضررا للمصالح الاستعمارية .

ويرجع السبب الرئيسى لتوقف شركات البترول الأجنبية إلى إلغاء قيود أحكام اتفاقية الخط الأحمر ، وانفراد بريطانيا ببترول مصر .

فقد بدأت شركتا «ستاندرد أويل أوف نيوجيرسى » ، « وسوكونى فاكوم الأمريكيتين » ، تسعيان لإلغاء القيود التى تفرضها أحكام اتفاقية « الخط الأحمر » التى لم يترتب عليه تفكيك الامبراطورية البترولية التى تضافرت المصالح الغربية على تشييدها ، وإنما الذى حدث فى الحقيقة ، لم يتعد إلغاء مبدأ إنكار الذات ، بمعنى إطلاق يد أمريكا

للعمل على دعم مصالحها فى المنطقة ، وتوسيع نطاقها خارج حدود العراق ، مقابل ذلك ، سلمت أمريكا بحق بريطانيا فى بعض البلاد التى اعتبرتها ضمن نطاق نفوذها السياسى ، وكان تحويل شركة « أرامكو لخط أنابيب التابلاين » إلى لبنان ، بدلا من مده عبر الأراضى المصرية ، وفقًا للمشروع الأصلى ، وانسحاب شركات البترول الأمريكية من الأراضى المصرية ، جزء من الصفقة التى عقدت بين المصالح البترولية عن طريق المفاوضات السياسية المباشرة ، التى دارت بين وزارات الخارجية فى عواصم دول المغرب .

وبذلك انفردت المصالح البريطانية ببترول مصر ، ونظرًا لقيام الحركة الشعبية فى مصر للمطالبة بالاستقلال ، واستعادة حقوق الشعب ، فقد انتهزت بريطانيا فرصة صدور قانون المناجم والمحاجر وأوقفت شركة شل نشاط البحث عن البترول فى مصر ، واتجهت بكل امكاناتها إلى الكويت وأوعزت إلى الشركات الأمريكية أن تتوقف عن البحث عن البترول فى مصر ، فزادت واردات البلاد من البترول الخام لتغطية احتياجات الاستهلاك المحلى ، مما عاد على إنجلترا بالفائدة الكبرى ، فهى التى كانت تملك أكبر معمل لتكرير البترول فى مصر ، ولها الحق فى استيراد الخام طبقًا لاتفاقية ١٩٢٣ ، المبرمة مع الحكومة المصرية .

وخسرت بذلك البلاد الملايين من العملات الصعبة التى بلغت خلال السنوات السابقة لقيام الثورة ، ما يعادل ٥٥ مليونًا من الجنيهات المصرية ، بالإضافة إلى إيراد ثابت من العملات الصعبة ، خسرتها مصر نتيجة تحويل مشروع خط أنابيب التابلاين عن الأراضى المصرية .

وفى عام ١٩٥١ ، ١٩٥٢ وبعد أن انسحبت الشركات الأمريكية من مصر ، لجأت كل من آبار الزيوت ، وسوكونى فاكوم على التوالى إلى نقل مقر شركتيهما إلى مصر ، وتولية بعض المصريين مناصب هامة فى الشركتين ، وفى مجلس الإدارة ، وذلك كى يكون قانون المناجم عائقًا أمام عملياتهما إذا رغبنا فى البدء فيها ، فالاستعمار يريد أن تكون ثروات مصر البترولية ورقة رابحة فى يده ، يحتفظ بها لنفسه ، ولا يريد أن يستغلها إلا إذا دعته الحاجة إلى ذلك ، لكى يستنزف ثروات البلاد ، فتستورد منه احتياجاتها من البترول الذى يستنزفه هو بدوره من ثروات البلاد العربية .

وقد سمح الاستعمار البريطانى بوجود شركة موبيل فى مصر ، نظرًا للمصالح المشتركة بينهما .

الفصل الثانى

قصة صناعة البترول الوطنى
من سنة ١٩٥٢ حتى الآن

البترول الوطنى

بعد قيام ثورة ٢٣ يوليو بحوالى سنة تقريبا ، أى فى عام ١٩٥٣ استدعى الرئيس جمال عبد الناصر المهندس/ محمود يونس – وكان يعمل مديرًا للمكتب الفنى لمجلس قيادة الثورة ورتبته بكباشى مهندس ، أى مقدم وكنت أعمل معه فى هذا المكتب ، وكانت رتبتى يوزباشى أى نقيب مهندس ، وأخبره بأنه تقرر تعيينه عضوًا منتدبًا بمجلس إدارة معمل تكرير البترول الحكومى بالسويس ، وعاد المهندس/ محمود يونس إلى مكتبه الذى كان قريبا من مكتب الرئيس جمال عبد الناصر بالدور الثانى من مبنى مجلس قيادة الثورة بالجزيرة – وأخبرنى بالقرار ، فتملكتنى الدهشة لضآلة حجم مسئولية هذا العمل بالمقارنة بالمسئوليات الكبيرة التى كان يقوم بها فى ذلك الوقت .

وفجأة دخل الرئيس جمال عبد الناصر الحجرة ، ووقف قريبًا من الباب واضعًا إحدى قدميه على كرسى من الخيزران كان قريبًا من الباب .

* فسألته متعجبًا إيه يا فندم حكاية بترول ! ؟ ! .. وسويس .. ؟ !! ومعمل تكرير ؟ ! » .

* وأجاب عبد الناصر « إذا مثلنا استقلال مصر بكرسى له أربعة أرجل ، فإن إحدى هذه الأرجل هى البترول ، ونحن لا نملك إلا معمل تكرير البترول الحكومى بالسويس ، وتطلب شركة شل الإنجليزية

شراءه خردة بمبلغ ٢٧ ألف جنيه . وكذلك توجد جمعية مصرية تسمى « الجمعية التعاونية للبترول » .. ولها شقتان فى ميدان الفلكى ، وبقية بترول مصر وحقوله فى أيدى الأجانب .. واستطرد عبد الناصر قائلاً « علشان كده أنا عايزكم تتعلموا بترول وتستعينوا بالمصريين العاملين فى الحكومة والشركات المصرية والأجنبية لإنشاء البترول الوطنى » .

كانت مصر تعانى صعوبات كبيرة فى توفير الطاقة اللازمة لمواجهة احتياجات البلاد ، فمنذ بدء صناعة البترول فى مصر فى أوائل القرن الحالى حتى ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢ ، كانت الاحتكارات الأجنبية تسيطر على صناعة البترول فى مصر ، وخاصة البريطانية منها فى ظل احتلال بريطانى جاثم على قلب مصر ، وكان دور الجهود الوطنية فى هذا المجال ضئيلاً ، بحيث يقتصر على مجرد منح تراخيص البحث والتنقيب (مصلحة المناجم والوقود) ، وتكرير خام الإتاوة ، وتوزيع كمية ضئيلة تغطى نسبة لا تزيد على ٢,٥٪ من إجمالى الاستهلاك المحلى من المنتجات البترولية ، وكان المفروض تطوير البترول وتنمية صناعته دون معوقات ، بحيث تصبح مصر من الدول المصدرة للبترول خاصة بعدما ثبت من شواهد مشجعة لوجود البترول فى أراضيها ، وبالنظر إلى الموقع الجغرافى المتميز الذى تتمتع به مصر يدعم هذا كله ، ويدعم ذلك ميزة هامة أخرى هى وجود قاعدة مناسبة من الكوادر والخبرة الفنية اكتسبتها منذ بدء هذه الصناعة فيها ، فقد كان من المحتم تطوير هذه الصناعة وتنميتها ، ولكن هذا لم يتحقق لأن صناعة البترول فى مصر – شأنها شأن معظم الأنشطة الاقتصادية فى

مصر – كانت كما أسلفنا خاضعة لسيطرة الاحتكارات الأجنبية وخاصة البريطانية . وكان الموقف كالآتى :

١ – استهلاكًا متزايدًا من المنتجات البترولية ، يبلغ ٣,٥ مليون طن سنويا ، وتستورد مصر نحو ثلث احتياجاتها حوالى ١,١ مليون طن ومعظمها من المقطرات الوسطى كالكيروسين والسولار .

٢ – رصيدًا محدودًا متناقصًا من البترول الخام – المخزون فى باطن الأرض – وصل إلى ٢٥ مليون متر مكعب ، لن يلبث أن ينفد فى سنوات محدودة ، وإنتاجًا متناقصًا من البترول بلغ ٢,٦ مليونا متر مكعب فى السنة ، تستخرج من أربع حقول كلها تجاوز إنتاجه ذروة معدلاته ، وأصبح فى طريقه إلى النضوب ، وعمليات البحث عن البترول متوقفة منذ أربع سنوات بحجة عدم موافقة شركة آبار الزيوت الإنجليزية ، وشركة موبيل أويل على العمل بالقانون الجديد للمناجم والمحاجر ، ورفض شركات البترول العالمية الدخول فى عمليات البحث عن البترول فى مصر بإيعاز من الشركات البريطانية .

وكانت شركة آبار الزيوت الإنجليزية – هى أحد فروع شركة شل العالمية فى مصر ، هى المسيطرة على عمليات البحث والإنتاج وجميع حقول البترول فى مصر .

٣ – معمل تكرير بترول متوسط الحجم (بمقاييس ذلك الزمن) تملكه شركتا « شل والبترول البريطانية » « بى . بى » ، يكرر حوالى مليون طن تمثل ٩٠٪ من طاقة التكرير المصرية ، وبجانبه معمل تكرير البترول الحكومية الصغيرة بالسويس يكرر حوالى ٣٠٠ ألف طن .

٤ – سوقًا محليًا لتسويق المنتجات البترولية تسيطر عليه شركة شل البريطانية وبعض الشركات الأمريكية بنسبة حوالى ٩٧,٧٪ ، وإلى جانبها الجمعية التعاونية للبترول المصرية التى كانت مبيعاتها من المنتجات البترولية حوالى ٦٨ ألف طن سنويا تمثل نحو ٢,٣٪ من إجمالى المبيعات فى مصر وتستمد معظم إمداداتها من المنتجات البترولية من معمل تكرير الحكومى الصغير .

وقد أدركت شركات البترول الأجنبية أهمية دورها فى الاقتصاد القومى ، ومدى تأثيرها فى الحياة العامة ، فكانت تتشدد فى فرض شروطها على الحكومات المتعاقبة التى لم يكن فى مقدورها إلا أن ترضخ وتستجيب رغمًا عن إرادتها .

وقد ظلت هذه الشركات تردد أن صناعة البترول صناعة معقدة تحتاج إلى أعداد كبيرة من الفنيين والخبراء على مستوى عال من المعرفة والخبرة بالتكنولوجيا الرفيعة . كما تحتاج إلى أموال طائلة حتى كاد هذا الوهم أن يرسخ فى الأذهان كما لو كان حقيقة واقعة .

صناعة البترول عام ١٩٩٤ فى ظل البترول الوطنى :

اليوم .. وبعد مرور أكثر من ٤٢ عامًا قامت نخبة من أبناء مصر – من أجيال متعاقبة – استطاعوا أن يشيّدوا لها صرحًا وطنيًّا وقاموا بتطويره وتحريره من السيطرة الأجنبية ، حتى أصبح جميع بترول مصر ملكًا لمصر فحققوا معجزة ، يمكننا أن ندرك أبعادها إذا ما قارنا موقف البترول فى مصر اليوم بما كان عليه عام ١٩٥٢ على النحو التالى :

١ – بلغ إنتاج الزيت الخام ، والغازات الطبيعية والمتكثفات من الحقول المصرية حوالى ٥٦ مليون طن سنويًّا ، بعد أن كان ٢,٥ مليون طن سنويا مملوكة للشركات الأجنبية ويميل نحو التناقص عامًا بعد عام .

٢ – بلغ الاحتياطى المخزون فى باطن الأرض من الزيت الخام والغازات الطبيعية إلى أكثر من ١٠٠٠ مليون طن ، منها حوالى ٥٠٠ مليون طن زيت خام وأكثر من ٥٠٠ مليون طن زيت مكافئ من الغاز الطبيعى ، هذا الاحتياطى المخزون فى ازدياد سنويًّا ، بينما كان مقداره فى عام ١٩٥٢ حوالى ٢٠ مليون طن يتناقص كل عام .

٣ – أصبحت مصر تمتلك ٨ معامل تكرير بترول منتشرة استراتيجيا فى جميع أنحاء الجمهورية ، كفاءتها حوالى ٣٠ مليون طن سنويا تقوم حاليًّا بتكرير ٢٧ مليون طن سنويًّا من البترول ، فى الوقت الذى كانت الكمية المنتجة عام ١٩٥٢ حوالى ٢,٤ مليون طن سنويًّا ، منها ٠,٣ مليون طن فقط تم معالجتها فى معمل التكرير الحكومى ، ويتم تكرير الباقى فى معمل شركة آبار الزيت الإنجليزية ، والمعملين فى مدينة السويس .

٤ – بلغ الاستهلاك المحلى من المنتجات البترولية والغازات الطبيعية حوالى ٢٨ مليون طن ، فى الوقت الذى كانت الكمية المستهلكة عام ١٩٥٢ حوالى ٣ مليون طن .

٥ – تسيطر هيئة البترول اليوم على جميع عمليات التسويق الداخلى والخارجى ، وأصبحت الشركتان الوطنيتان الجمعية التعاونية وشركة

مصر تقومان بتسويق حوالى ٨٥٪ من المنتجات البترولية ، والباقى تقوم به شركات القطاع الخاص .

بينما فى عام ١٩٥٢ كانت الشركة الوطنية الوحيدة وهى الجمعية التعاونية للبترول ، تقوم بتسويق ٦٨ ألف طن سنويًّا تمثل نسبة قدرها ٢,٣٪ من إجمالى استهلاك مصر .

٦ – بلغ طول الشبكة القومية لخطوط البترول والغاز الطبيعى ٥ آلاف كيلو متر ، تربط حقول البترول والغاز بمعامل التكرير ومواقع الاستهلاك كما تربط حقول البترول والغاز بعضها ببعض ، وذلك بعد أن كان هناك خط أنابيب واحد قديم لنقل منتجات البترول البيضاء يمتد من السويس إلى القاهرة بطول ١٢٠كم ، وقد بدأ تشغيله عام ١٩٤٣ لخدمة أغراض الجيوش البريطانية خلال الحرب العالمية الثانية .

بلغت الطاقة القصوى لخطوط الأنابيب ، ومحطات التدفق حوالى ١٠٠ مليون طن فى السنة ، وبلغت الكميات المنقولة بهذه الخطوط ١٠ آلاف مليون طن كيلو متر سنويًّا .

٧ – بلغت كميات البترول والغاز المنقولة بخطوط الأنابيب ، واللوارى ، والسكك الحديدية والنقل الساحلى داخل مصر ، حوالى ٨٠ مليون طن سنويا بعد أن كان عام ١٩٥٢ لا يتجاوز ٥ مليون طن سنويًّا .

٨ – بلغت سعات تخزين البترول الخام والمنتجات حوالى ٧٠٠ مليون طن بعد أن كانت لا تتعدى مليون طن .

٩ – لم تكن مصر تصدر أى قدر من الخام أو المنتجات البترولية ، أما اليوم فقد بلغت صادراتها من الزيت الخام والمنتجات البترولية حوالى ١٣ مليون طن .

١٠ – تم اكتشاف حقول الغاز الطبيعى فى مصر كما تم تجميع الغاز المصاحب للبترول حيث تم إنشاء أكبر مشروع لتجميع الغاز ، الذى كان يحرق فى الجو وبذلك أصبح إنتاجنا اليومى من الغاز الطبيعى أكثر من ٣٥ مليون متر مكعب فى اليوم .

١١ – تم تنفيذ أكبر مشروع لتوصيل الغاز الطبيعى للمنازل (حوالى ٦٠٠ ألف منزل) ومحطات القوى الكهربائية (٢٥ محطة) ، وعدد من المصانع الكبرى (٤٠ مصنع سماد وأسمنت ، وحديد صلب وبترول وخلافه) ، كما بلغ عدد المحال التجارية والورش التى تم توصيل الغاز الطبيعى إليها (حوالى ٣٥٠٠) محل وورشة . وبلغ استهلاك مصر من الغاز الطبيعى حوالى ٩ مليون طن فى السنة .

١٢ – تم تنفيذ مشروع البتروكيماويات .

١٣ – تم إنشاء عدد من الشركات المصرية التى تعمل فى مجال الخدمات المتصلة بصناعة البترول ، وإقامة المشروعات البترولية ، مثال ذلك شركة الحفر المصرية والشركة الهندسية للصناعات البترولية (انبى) ، وشركة للنقل الجوى وشركة المشروعات البترولية (بتروجيت) ، وشركة مشروعات الغاز الطبيعى (إيجبت جاس) . هذا التطوير والتوسع الكبير الذى حدث فى صناعة البترول فى مصر تم بعد إنشاء البترول الوطنى . وانتزاعه ، والتخلص من سيطرة

الشركات الأجنبية على هذه الصناعة ، فقد قطعت مصر شوطًا كبيرًا في هذا المجال ودخلت عصر الغاز الطبيعي والبتروكيماويات ، واستخدام أحدث وسائل التكنولوجيا العالمية في جميع مراحل صناعة البترول .

من الذى قام بكل هذا ؟ إنهم أجيال من رجال مصر أخذوا على عاتقهم هذه المسئوليات الجسيمة برغم العقبات والصعوبات ، وتغلبوا على جميع الأزمات وواجهوا التحديات ، وخاصة فى فترات حروب ١٩٥٦ ، ١٩٦٧ ، وحرب الاستنزاف وحرب ١٩٧٣ حيث تم استيلاء إسرائيل على معظم حقول مصر فى سيناء وتدمير معامل التكرير بالسويس ، وتوجد قصص تحكى عن هؤلاء الأبطال وما قدموه لمصر أنهم مجموعات من الرجال فى تاريخ بترول مصر .

كيف بدأ إنشاء البترول الوطنى

أولا : القوانين والقرارات :

عقب الثورة مباشرة أصدر جمال عبد الناصر عدة قوانين وقرارات تنظم صناعة البترول فى مصر على النحو التالى :

١ – فى ٩ سبتمبر ١٩٥٢ ، منحت الحكومة الجمعية التعاونية للبترول ترخيص استغلال منطقة وادى فيران التى تخلت عنها شركة بترول « ستاندرد أويل أوف نيوجرسى » الأمريكية ، وقد تم الاتفاق مع الجمعية التعاونية ، والشركة الدولية للزيت المصرى الإيطالى على البحث عن البترول فى هذه المنطقة ، وقد بدأت الشركة نشاطها باسم « الشركة الأهلية المصرية للبترول » ، وتولت القيام بالأعمال الاستكشافية ، واستغلال هذه التصاريح وقامت باكتشاف البترول فى وادى فيران .

٢ – طرح مساحات البحث عن البترول فى مزايدات عامة ، كما نص على إعطاء مميزات خاصة فيما يتعلق بتراخيص البحث والاستغلال الممنوحة فى الصحراء الغربية بغرض دفع عمليات الاستكشاف بها .

٣ – تشكيل أول مجلس إدارة لعمل تكرير البترول الحكومى بالسويس برئاسة وزير التجارة والصناعة الدكتور/ حسن بغدادى ، والمهندس/ محمود يونس عضوًا منتدبًا ، وقد شكل مجلس الإدارة

لجنة إدارية لإدارة المعمل برئاسة المهندس/ أحمد رزق مدير عام مصلحة السكك الحديدية وعضو مجلس إدارة المعمل ، وعضوية اللواء/ فتحى رزق رئيس الإمداد والتموين بوزارة الحربية - فى ذلك الوقت - وعضو مجلس إدارة المعمل (وقد أصبح وزيرًا للصناعة بعد ذلك) والمهندس/ محمود يونس العضو المنتدب للمعمل ، وقد كان اختيار مدير السكك الحديدية ومدير الإمداد والتموين بوزارة الحربية لعضوية هذه اللجنة باعتبار أن الجيش والسكك الحديدية يمثلان أكبر المستهلكين للمواد البترولية .

وقد عين المهندس/ محمود يونس إلى جانب ذلك مستشارًا لوزارة التجارة والصناعة لشئون البترول والثروة المعدنية ، وكان يتبعه مصلحتى المناجم والوقود .. أى أنه كان مسئولاً عن البترول والمناجم والمحاجر فى مصر كما عين رئيسًا وعضوًا منتدبًا للجمعية التعاونية للبترول ، وعين المهندس/ محمود فهمى مديرًا لها (وقد أصبح رئيسًا لمجلس إدارة الجمعية بعد ذلك) .

٤ - فى عام ١٩٥٤ صدر القانون الخاص باتفاقية « أميركان كولورادو » المتحدة للبترول (صحارى) ، التى عملت فى الصحراء الغربية تحت اسم « صحارى للبترول » قد نص فيها لأول مرة على وجوب التخلى عن ٢٥٪ على الأقل من المساحة الكلية لمنطقة امتياز البحث بعد انقضاء فترة معينة .

وقد قامت الشركة بحفر عدد من الآبار - وجدت جميعها جافة ، فانسحبت بعد أن أنفقت ٢٦,٥ مليون دولار دون أن توفق فى العثور على البترول .

٥ - وفى عام ١٩٥٤ عقدت الحكومة اتفاقية ثانية مع شركة ألمانية ، ولكن لم يكتب لها العمل فى مصر .

ثانيًا : التخطيط وبدء المشروعات :

بدأنا فى وضع تخطيط كامل للمشروعات البترولية ، وتصور لجميع الاحتمالات وكان أول هدف لنا الإسراع فى تنفيذ المشروعات الآتية :

١ - رفع طاقة معمل تكرير البترول الحكومى بالسويس من ٣٠٠ ألف طن سنويًا إلى ١,٣ مليون طن سنويًا ، وإقامة وحدات معالجة تحسين البنزين ، وإنشاء مستعمرة سكنية للعاملين .

٢ - تنفيذ مشروع خط أنابيب المنتجات البترولية السوداء بين السويس والقاهرة وعلى الرغم من أن هذين المشروعين كانا فى الواقع خطوة جريئة وقتها ، فقد وفقنا فى إتمامها بنجاح .

٣ - إنشاء معمل تكرير بمدينة الإسكندرية . تم فى عام ١٩٥٤ تأسيس الشركة المصرية لتكرير البترول وتجارته (شركة إسكندرية للبترول حاليًّا) .

وفى عام ١٩٥٧ تم تشغيل المعمل بطاقة قدرها ٢٥٠ ألف طن سنويا ، وقد عين المهندس/ محمود يوسف رئيسًا وعضوًا منتدبًا للشركة ، وشارك فى إنشاء وتشييد بناء هذا المعمل المهندس/ حسن رمضان هداره ، ورمزى الليثى ، ومحمود الجوهرى ، وعينوا مديرين فى المعمل بعد إنشائه .

٤ - دعم الجمعية التعاونية فى عمليات البحث عن البترول بعد

أن منحتها الحكومة تصاريح البحث التى تخلت عنها شركة « ستاندر أويل أوف نيوجرسى » .

٥ – دعم الجمعية التعاونية للبترول لإيجاد جهاز مصرى صميم ، له دور أكبر فى التجارة فى السوق المحلى مما يمكن الدولة من مواجهة تهديد الشركات الأجنبية وتمكين الجمعية تدريجيًّا من زيادة مستودعاتها ، ومحطاتها ، ومعداتها فى طول البلاد وعرضها ، فقد منحت الحكومة المصرية الجمعية التعاونية حق توزيع منتجات معمل تكرير البترول الحكومى ، وألزمت جميع الجهات الحكومية والجيش بإعطاء الأولوية للجمعية التعاونية فى إمدادها بالمنتجات البترولية . « ولهذا قصة أرويها » .

طلب منى ومن المهندس/ عزت عادل أن نمر على المصالح الحكومية ونطلب منهم التعامل مع الجمعية التعاونية للبترول ، فى الحصول على احتياجاتهم من المنتجات البترولية ، باعتبار ذلك واجب وطنى بدلاً من التعاون مع شركة « شل الأجنبية » . وذهبنا أنا وعادل بزينا العسكرى كضباط ، ومررنا بالمصالح الحكومية ، فكنا نقابل بالترحاب والابتسامات والوعود من بعض كبار المسئولين ، أما البعض الآخر فكان يواجهنا بصراحة بأنه سيستمر مع شركة « شل » ويبدى مبرراته ، واستمرت المقابلات مع المسئولين دون أن نصل لأى نتائج ، حتى همس فى أذنى بعض الزملاء من الذين كانوا يعملون مع هؤلاء المسئولين قائلين لى « لا تضيع وقتك إن هؤلاء المسئولين جميعًا سيستمرون فى التعامل مع شل لأن لهم مصالح » ، فتأكدنا من عدم جدوى بذل أى مجهود فى إقناع المصالح الحكومية بالتعامل مع الجمعية .

وعند عودتنا عرضنا الموضوع على المهندس/ محمود يونس الذى طلب منى أن أذهب إلى الرئيس/ جمال عبد الناصر ، وأبلغه بما حدث وكان مكتبنا بجوار مكتبه فى مبنى القيادة العامة للقوات المسلحة بكوبرى القبة – قبل انتقال مجلس قيادة الثورة إلى مركزه فى الجزيرة ، فشرحت الموضوع للرئيس جمال عبد الناصر ، فأصدر قرارًا بإلزام جميع المصالح الحكومية ، والقوات المسلحة ، ومعمل تكرير البترول الحكومى بالتعامل مع الجمعية التعاونية للبترول .

٦ – إعداد الكوادر وتجهيز الرجال الذين سوف يقومون بتحميل أعباء إنشاء البترول الوطنى ، وقد تم الاستعانة بالخبرات الموجودة فى معمل التكرير ، والجمعية التعاونية ، ومصلحة الوقود ، والشركات الأجنبية ، والجامعات ، والمصالح الحكومية ، والقوات المسلحة كما تم اختيار عدد كبير من الشباب حديثى التخرج من الجامعات فى المجالات المختلفة .

٧ – إعداد جيل مدرب فى جميع التخصصات العلمية ، والتكنولوجية ، والهندسية بجميع فروعها ، والكيمائية ، والجيولوجية والإدارية ، والمالية ، والقانونية ، فقمنا بوضع البرامج لتدريب العاملين الجدد فى الداخل ، وإيفادهم فى دورات تدريبية فى الخارج ، وكنت أنا نفسى على رأس أول بعثة للتدريب فى شركات شل فى إنجلترا ، وهولندا ، وكان معى من الزملاء عصام العسلى ، وشوقى عوض ، وعبد الهادى منصور ، وعباس عليان ، والتلى وكانت البعثة الثانية برئاسة المهندس/ عزت عادل ومعه سامى بهجت ، وغيرهما . وتوالت البعثات الخارجية بعد ذلك ، وقد أمضيت سنة أتدرب فى حقول

ومعامل تكرير ، ومراكز تدريب شركة شل حيث شملت برامج التدريب أعمالاً ، تتدرج من عامل الوردية فى معامل التكرير فى الحقول إلى أعمال المديرين فى الوظائف الرئيسية .

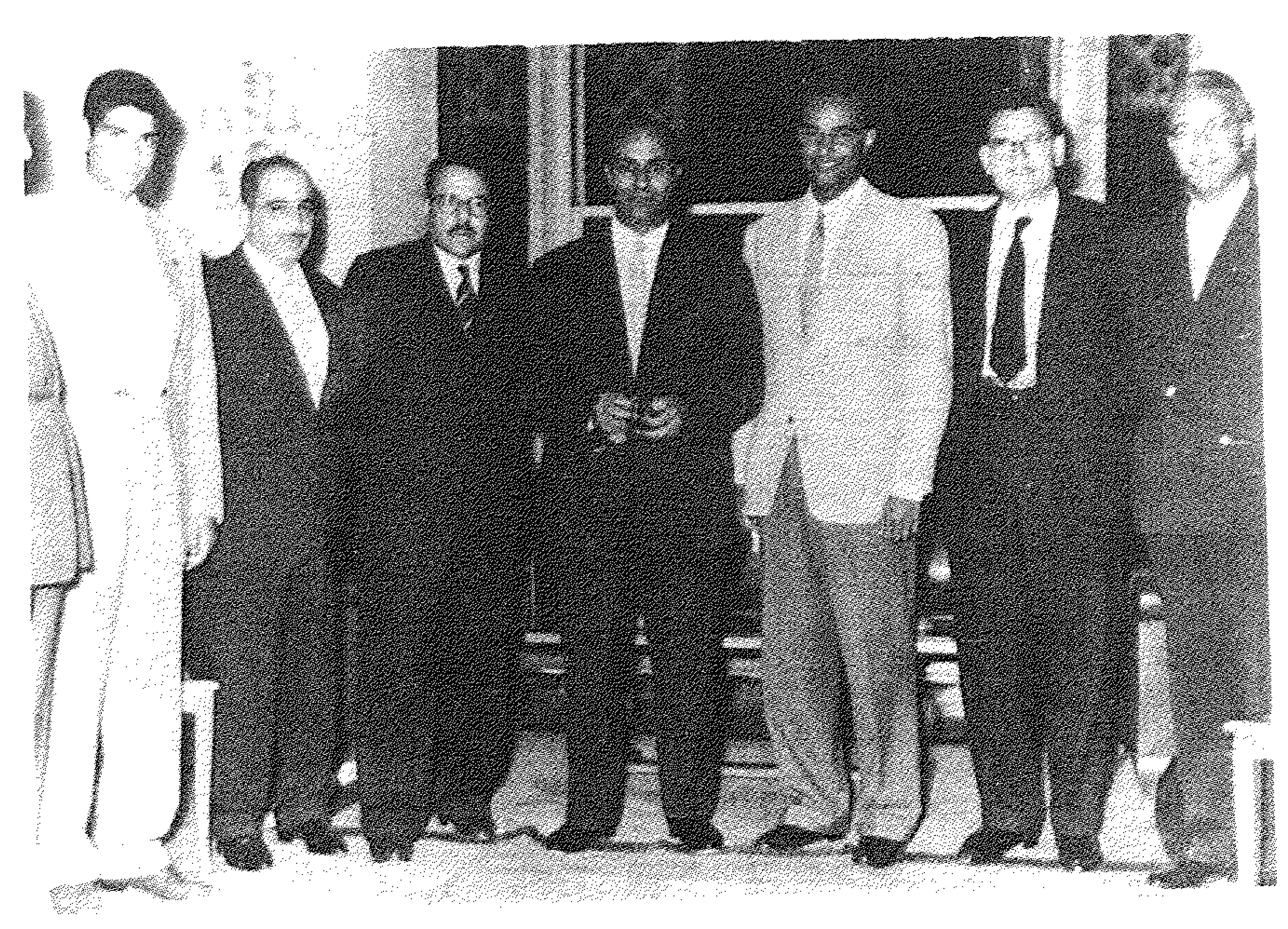
وكانت تعليمات جمال عبد الناصر واضحة ... « أن نذهب ونتعلم البترول » .. من الإنجليز ونستفيد من خبراتهم فى هذا المجال .

ثالثًا : الرعيل الأول الذى قام على أكتافه البترول الوطنى :

كانت الخطوة الأولى لإقامة هذا الصرح الكبير الذى لا يقل ، بل قد يفوق مشروع السد العالى ، وأعنى به البترول الوطنى هى إعداد الكوادر وتجهيز الرجال الذين سوف يقوم على أكتافهم وبسواعدهم هذا العمل الضخم ، وفى سبيل ذلك تم عمل الآتى :

١ – جميع العناصر المصرية الموجودة فى مصلحة الوقود كالدكتور/ محمود أبى زيد ، والدكتور/ محيى توفيق ، ومحمود فهمى مدير عام الجمعية التعاونية للبترول ، والعناصر المصرية الموجودة بمعمل تكرير البترول الحكومى بالسويس كالكيميائى إبراهيم يوسف ، والكيميائى/ عبد الدايم الصاوى ، والمهندس/ حسن رمضان هداره ، والكيميائى مصطفى برهام ، والدكتور/ حامد عامر ، والمهندس/ رمزى الليثى والكيميائى/ فتحى الدهبى لخلق النواة الأولى التى يعتمد عليها المشروع فى توفير الخبرات التى يحتاجها .

٢ – تعيين أكبر عدد ممكن من المهندسين والكيميائيين والتجاريين ، والفنيين فى جميع المجالات مثل :



بعض قيادات قطاع البترول عام١٩٥٦ويظهر فى الصورة من اليمين إلى اليسار : المهندس عبد القادر ماجد - عبد الحميد كروش - صلاح نسيم - محمود يونس - عبد المنعم موسى - عبد الحميد أبو بكر - محيى توفيق

صلاح نسيم – على البدرى – عبد المنعم مرسى – حامد عامر – عبد الحميد كروش – عبد القادر ماجد – محمود كمال – عباس عليان – محمد شوقى عوض – إبراهيم حمزة نور الدين – مصطفى رجائى – محمد حسنى المخزنجى – سعيد أباظة – على جودت سالم – السيد إبراهيم خليفة – رفيق نصير – رجاء فرحات – لطفى الغرباوى – مسعد الحبروك – مدحت رخا – حسين فتحى بيومى – سعد الهاكع – عبد اللطيف واكد – عبد الهادى منصور – عبد السلام البهلول – محمود حجازى – محمد التلى – محمد الصغير حسيب – مصطفى محمد الرفاعى – محمود رجاء مصطفى – حافظ الشربينى – عبد الله السيد محمد – محمود فؤاد – حسب النبى عسل – محمود حافظ خليفة – على جمال الدين حمدى – محمد السيد الملا – صبرى عجلان – محمد سامى مطر – عبد الهادى محمد قنديل – مدحت حتاته .

٣ – الاستعانة بالخبرات المصرية التى كانت تعمل فى شركتى « شل وآبار الزيت » ، والشركات الأجنبية الأخرى وعلى رأسهم المهندس/ على والى ، وأنور سلامة ، ومهندس/ أحمد هلال ، ومهندس/ محمود صادق ، وكيميائى مصطفى الحفناوى ، المهندس/ توفيق شوقى ، وصبحى أحمد على ، وصلاح الجبالى ، وأحمد البرقوقى ، ووجيه قطب ، وسمير فهمى ، ومصطفى زهدى ، وكمال شاكر ، ود . مصطفى الأنور ، ود . البشلاوى ، ود . مكاوى ، وسامى أندرواس ، وسليم كيرلس ، وسمير تادرس ، وحسن الدوى ، ومحيى الدين بهجت ، ونبيل عبد الهادى ، وحسين كامل ، وحلمى المصرى ، وعبد الوهاب توما ، ويحيى شرادة .



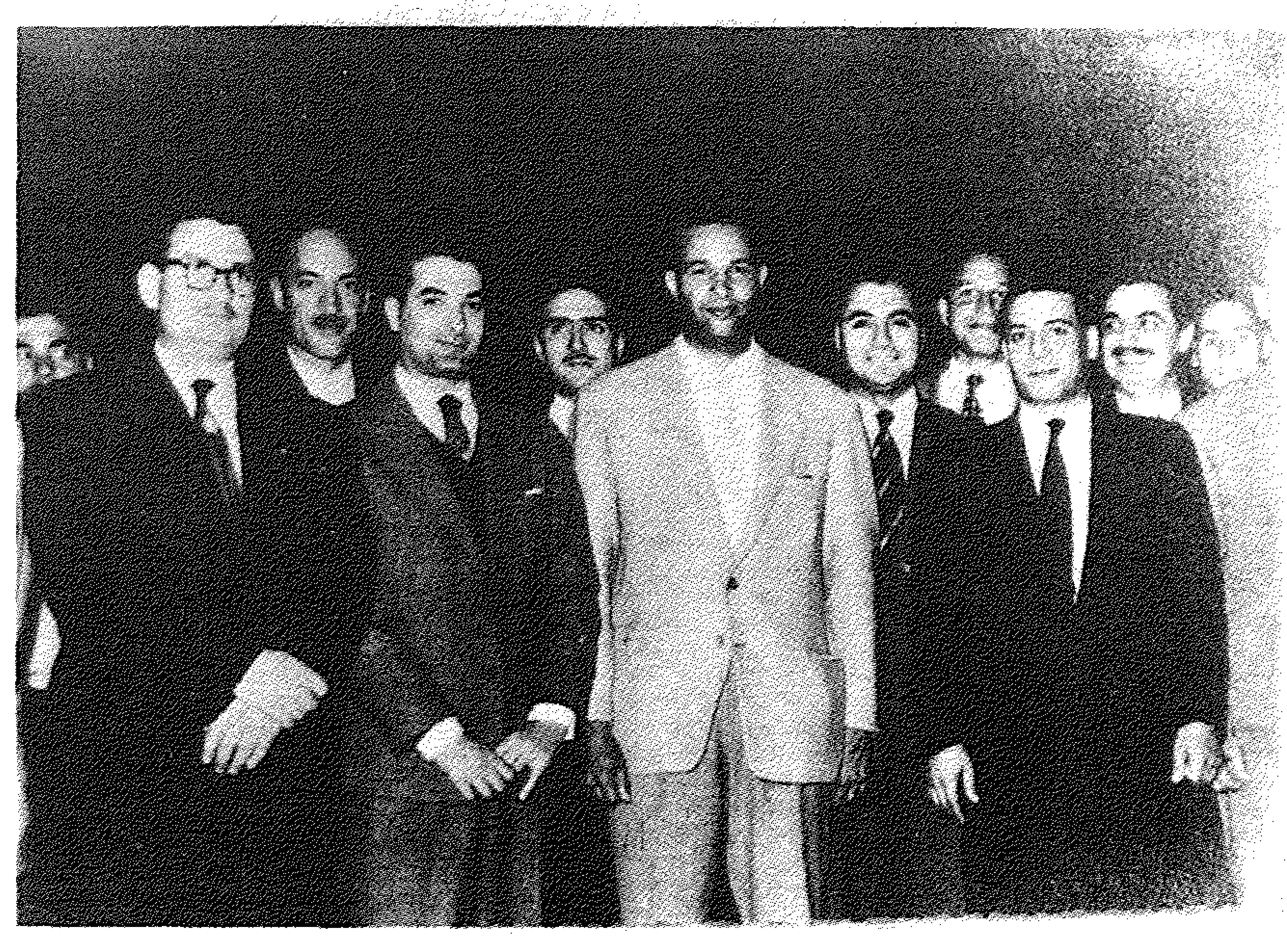
من اليسار إلى اليمين : دكتور محمود عطية والسيد حسن ابراهيم والوزير حسن مرعي والمهندس محمود يونس والمهندس عبد الحميد أبو بكر في زيارة لحقول البترول

٤ - الاستعانة بالخبرات الخارجية فى الحكومة والجامعات فى المجالات الفنية والمالية والقانونية ، وقد تم الاستفادة بالدكتور/ حسن إسماعيل ، والدكتور/ أحمد شاكر ، والدكتور/ محمد عبده السعيد ، والدكتور/ عبد العزيز حجازى ، والمهندس/ محمد القشيرى ، والمهندس/ جمال طنطاوى ، ود . أحمد محرم ، ونائب أول مجلس الدولة مصطفى محمد إبراهيم ، ونائب أول مجلس الدولة عبد المنعم يونس عمارة .

هؤلاء الرجال جميعًا ساهموا فى وضع أساس البترول الوطنى وتطويره . وأصبحوا يشغلون كبرى الوظائف فى الدولة ، وفى قطاع البترول خلاف الذين شاركوا فى تأميم شركة قناة السويس ونجحوا فى تأميمها وإدارتها وشهد لهم العالم بذلك .

معمل تكرير البترول الحكومى بالسويس :

وفى نوفمبر ١٩٥٣ قمت لأول مرة بزيارة معمل تكرير البترول الحكومى بالسويس ، وهذا المعمل أقامته الحكومة المصرية فى عام ١٩٢٢ لتكرير خام الإتاوة (نصيب الحكومة المصرية من إنتاج حقول البترول المصرية) ، وكان تشغيل هذا المعمل قد بدأ فى عام ١٩٢٣ ، وكان يطلق عليه آنذاك اسم « معمل تكرير البترول الأميرى » وكانت طاقته فى ذلك الوقت لا تتجاوز عشرة آلاف طن فى السنة ، لإمداد المصالح الحكومية بما تحتاج إليه من المواد البترولية بأسعار مناسبة ، وفى عام ١٩٢٧ بدئ فى توسيع المعمل وشراء كميات إضافية من الخام الأجنبى لزيادة الإنتاج وتحسين نوعه .



المهندس صلاح نسيم وعلى يمينه دكتور حامد عامر والمهندس عبد الحميد
كروش وعلى يساره محمود فؤاد ومحمود كمال ومدحت حتاته

وفى عام ١٩٣٣ عهدت وزارة المالية إلى مصلحة الوقود بالإشراف على المعمل ، فأدخلت على أجهزته وآلاته بعض التحسينات والإصلاحات مما ترتب عليه زيادة إنتاجه ، إلا أنه بزيادة الحصة العينية التى تحصل عليها الحكومة من البترول الخام نتيجة لاكتشاف حقول جديدة فى سيناء عامى ١٩٤٧ ، ١٩٤٨ زاد إنتاج المعمل فى أواخر عام ١٩٤٨ .

عند وصولنا إلى مدينة السويس اتجهنا إلى منطقة الزيتيه ، وتقع على خليج السويس ، ومررنا فى طريقنا على معمل تكرير شركة « آبار الزيت الإنجليزية » ، وشركة « شل » ، وعلى المستعمرة السكنية الخاصة بهما ، وشعرنا كأننا نمر فى جزء من أوربا حيث الفيلات الجميلة والحدائق والنوادى والنظافة والنظام ، حتى وصلنا إلى معمل تكرير البترول الحكومى ومستعمرته السكنية ، وكان الفارق كبيرًا جدًّا ، وهو نفس الفارق الموجود بين الحى الأفرنجى والوطنى فى مدن القناة الثلاث ، مثل حى الأربعين فى السويس ، والثلاثين فى الإسماعيلية ، والمناخ والقبوطى فى بورسعيد ، وكانت المستعمرة السكنية الخاصة بالمعمل الحكومى عبارة عن شقتين متواضعتين لمدير المعمل ووكيله وبجوارهما ١٠ مساكن شديدة التواضع على مستوى الأرض ، لبقية العاملين فلا توجد نوادى ولا حدائق أو خلافه مما يتعين وجوده فى مثل هذه المناطق النائية ، أما المبانى الإدارية الخاصة بالعمل ، فكانت عبارة عن كشكين من الخشب متصلين أحدهما للإدارة العامة والأخرى للمعمل الكيماوى ، أما بقية الأجهزة الإدارية الأخرى كالمخازن والورش فكانت مبعثرة فى أكشاك أكثر تواضعًا فى أنحاء



صورة تجمع بين عبد الحميد أبو بكر
ومحمد عزت عــادل وفتحى الذهبى

المعمل وكانت الأجهزة فى حالة أشد تواضعًا فهى لا تعدو جهازى تكرير كفاءة ٢٠٠ ، ٨٠٠ طن يوميًا ، وجهازٍ لإنتاج الأسفلت والمرافق الأخرى ، وبالرغم من ذلك كان إنتاجها حوالى ألف طن يوميًا أى حوالى ٣٠٠ ألف طن سنويًا من المنتجات البترولية (هذا الإنتاج يمثل حصة الحكومة المصرية من إنتاج الشركات الأجنبية) ، أى حوالى ٨,٥٪ من استهلاك مصر فى ذلك الوقت .

وكان أول من قابلت فى معمل تكرير السويس هو الدكتور/ حامد عامر ، والمهندس/ رمزى الليثى ، وكانا قد عادا حديثا من بعثة فى أمريكا حيث حصل د . حامد عامر على الماجستير فى إنتاج البترول ، والدكتوراه فى تكرير البترول ، أما المهندس/ رمزى الليثى فقد حصل على الماجستير فى التكرير ، ودرس الدكتوراه ، ولكنه اختلف مع أستاذه أثناء الامتحان ولم يحصل على الدكتوراه وهما من دفعة كلية الهندسة جامعة القاهرة سنة ١٩٤٦ كيمياء صناعية (يسمى هذا القسم حاليا الهندسة الكيماوية) وهى أول دفعة للكيمياء الصناعية فى جامعة مصر ، وهذه الدفعة مشهورة فى قطاع البترول ، حيث كان ضمن أبنائها المهندس/ أحمد عز الدين هلال الذى عمل مهندسًا مديرًا لمعمل شركة آبار الزيوت المصرية الإنجليزى ثم مديرًا عامًا ، فرئيسًا للهيئة العامة للبترول ، فوزيرًا للبترول ثم نائبا لرئيس الوزراء للإنتاج والبترول وكان أول هذه الدفعة الدكتور/ حسن حسنى أبو السعود وكان أستاذا للبترول فى جامعة القاهرة وعضوًا فى أول مجلس إدارة للهيئة العامة للبترول وكان مديرًا للمعهد العالى للتعدين والبترول .

وثانى هذه الدفعة د . حامد عامر ، الذى أصبح مديرًا لمعمل



مهندس محمود فهمى رئيس
الجمعية التعاونية للبترول

التكرير الحكومى بالسويس ، ثم أول رئيس لشركة جابكو ، ثم رئيسًا لشركة الإسكندرية للبترول ، ثم رئيسا لمشروع البتروكيماويات ، ثم رئيسًا لشركة عجيبة لإنتاج البترول ، وثالث هذه الدفعة د . أبو بكر مراد الذى عمل رئيسًا لشركة الحديد والصلب المصرية ، وأما الرابع د . محمد مرتضى خبير البترول المصرى فيعمل حاليًا فى مجال بالبترول فى دالاس بولاية تكساس بأمريكا ، وخامس هذه الدفعة مهندس/ رمزى الليثى الذى أصبح رئيسًا لشركة السويس لتصنيع البترول ، ثم رئيسًا للهيئة المصرية العامة للبترول ، ثم رئيسًا لشركة « سوميد » وكان ضمن هذه الدفعة المهندس/ سليم كيرلس الرئيس السابق لشركة السويس لتصنيع البترول (معمل تكرير البترول الحكومى سابقا) ، والمهندس/ سعيد قنديل الرئيس السابق لشركة النصر للبترول (معمل تكرير آبار الزيت المصرية الإنجليزية) ، والمهندس/ أحمد نور الدين خبير الطاقة ، والدكتور/ شفيق حافظ مدير عمليات شركة الإسكندرية للبترول سابقًا والمهندس/ على جنينة مديرًا لشركة السويس لتصنيع البترول سابقًا ، والمهندس/ كمال السحراوى مدير شركة إسو سابقًا .

وكان مدير معمل البترول الحكومى المهندس/ سيد حسن وفا ، ووكيل المعمل السيد الكيميائى/ إبراهيم يوسف مصطفى والذى شغل بعد ذلك منصب مدير الرقابة الفنية لهيئة البترول ، ثم رئيسًا لشركة إسكندرية للبترول وكان الكيميائى/ عبد الدايم الصاوى كبيرًا للكيماويين ، والكيميائى/ مصطفى برهان مساعدًا له يعاونه الكيميائى/ فتحى الدهبى ، كان كبيرًا للمهندسين المهندس/ النبوى القط يساعده المهندس/ حسن رمضان هداره .

وكانت رواتب وأجور العاملين فى شركة آبار الزيوت الإنجليزية المجاور تعادل حوالى أربعة أضعاف زملائهم المصريين العاملين فى معمل بترول الحكومة ، وذلك خلاف الميزات والامكانات الكبيرة التى يتمتع بها العاملون فى شركة آبار الزيوت .

الجمعية التعاونية للبترول :

مع مطلع الثلاثينات من القرن الحالى اجتاحت العالم أزمة اقتصادية خانقة لم تسلم منها مصر ، خاصة وأنها كانت فى تلك المرحلة بلد زراعى لم يعرف التصنيع بعد . وأصاب الكساد المحاصيل الزراعية ، وعلى رأسها القطن الذى يكاد يكون المورد الوحيد للعملات الأجنبية ، وتدهورت الحالة الاقتصادية وانتشرت البطالة ، ولكن رغم تدهور أسعار الحاصلات اتجهت أسعار المنتجات البترولية إلى الارتفاع المستمر بسبب سياسات شركات البترول الكبرى ، وعلى رأسها الشركات البريطانية بحكم الوضع السياسى ، الذى كانت تعيشه مصر منذ الاحتلال البريطانى ، والتى كانت تسيطر على النشاط البترولى فى البلاد ، وتتحكم بشكل مطلق فى سوق البترول المحلية ، الأمر الذى أضاف أعباء مالية باهظة على كاهل المواطنين وخاصة المزارعين الذين كانوا يعانون أصلاً من كساد محاصيلهم ، لم تكن الدولة فى وضع يمكنها من التدخل فى نشاط تسويق المنتجات ، وكما لم يكن فى الميدان جهاز وطنى تستطيع الحكومة من خلاله تخفيف معاناة جماهير الشعب وخاصة المزارعين ، ومن هنا وجد بعض المثقفين من أبناء مصر حلاً مناسبًا بادروا بطرحه على الشعب ، يتلخص فى إنشاء مؤسسة وطنية

تتخذ شكل جمعية تعاونية لتمارس عملية توزيع المنتجات البترولية ، بعيدًا عن سيطرة شركات البترول العالمية ، وذلك باستيراد المنتجات من بلدان غير خاضعة للشركات العالمية ، وبأسعار معقولة ، وتوزيع ما يتم استيراده على أعضاء الجمعية بهامش ربح بسيط لتغطية التكاليف فقط . ولمواصلة النمو ، ووجد أصحاب فكرة إنشاء الجمعية فى قانون التعاون القائم حينذاك الكفاية لتحقيق هدفهم (قانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٢٧) ، وكانت الحركة التعاونية قد بدأت تزدهر فى مصر وفى غيرها من البلاد على اعتبار أن التعاون طريق مناسب للإصلاح الاقتصادى والاجتماعى ، فى ظروف الاقتصاد العالمى المتدهور فى تلك المرحلة .

وكان قانون التعاون يتيح للجمعيات التعاونية مجموعة من المزايا الاقتصادية التى تمكنها من الصمود فى وجه المؤسسات التجارية الكبيرة المنافسة ، وأكثر من هذا فإنه يفتح الطريق أمامها لمواصلة النمو والتوسع فى أنشطتها .

وهكذا تبلورت فكرة تأسيس « الجمعية التعاونية المركزية للبترول » فى ١٨ مارس عام ١٩٣٤ ، وبلغ عدد الأعضاء المؤسسين واحدا وستين عضوًا ، أما رأس المال المدفوع عند التأسيس فلم يتجاوز ٩٣٢ جنيهًا مصريًا ، موزعة على ٢٣٣ سهمًا ، بقيمة اسمية قدرها أربعة جنيهات للسهم وهى بداية رائعة فى بساطتها .

وفيما يلى أسماء السادة الرواد الأوائل لأول مجلس إدارة للجمعية التعاونية المركزية للبترول :

١ – يوسف سليمان (باشا) أول رئيس مجلس إدارة
٢ – محمد زكى على (باشا) ثانى رئيس مجلس إدارة
٣ – محمد كامل عبد الرحيم (بك) صاحب الفكرة الأولى
٤ – محمد فهمى يوسف (باشا) عضو
٥ – كامل صدقى (باشا) عضو
٦ – حمدى سيف النصر (باشا) عضو
٧ – إبراهيم عبد الهادى (باشا) عضو
٨ – عبد الوهاب فهمى (بك) عضو
٩ – شلبى صاروفيم (بك) عضو
١٠ – عباس الرمالى (بك) عضو
١١ – عبد المجيد الرمالى (بك) عضو
١٢ – محمد عبد الله العرابى (بك) عضو
١٣ – نجيب يوسف (بك) عضو

استطاع رواد الجمعية أن يحققوا أول خطوة مما جعل المواطنين خصوصًا المزارعين يقبلون على الانضمام إليها ، وشراء أسهمها فلم تلبث الجمعية أن اتجهت إلى إقامة مستودعات فى مدينة القاهرة لتكون مركزًا لتوزيع المنتجات وخدمة الجمهور .

ولكن شاء القدر أن تواجه الجمعية تحديًا جديدًا ، وهى لا تزال فى مطلع حياتها عندما نشبت الحرب العالمية الثانية فى خريف ١٩٣٩ ، وترتب على الحرب فى البحر الأبيض المتوسط انقطاع إمدادات الجمعية من رومانيا ، وعندئذ تدخلت الحكومة لأول مرة فى مطلع عام ١٩٤٠ ، وبدأت بتحديد أسعار المواد البترولية ، ثم فرض إشرافها على الإنتاج ،

وقررت أن يكون التوزيع على أساس نظام الحصص ، فتم تخصيص حصة ضئيلة للجمعية التعاونية لا يجوز لها تخطيها (الحصة لا تزيد على ١٥ ألف طن من مختلف المنتجات سنويًّا تمثل نصف فى المائة فقط من استهلاك البلاد من المواد البترولية فى ذلك الوقت) .

ورغم تلك الصعوبات قامت الجمعية عام ١٩٤٠ بإنشاء أول محطة خدمة وتموين للسيارات فى منطقة العباسية فى شارع الملكة نازلى (رمسيس حاليًّا) .

وانتهزت الجمعية سنوات الحرب وهدوء المنافسة نسبيا فى مصر فاستغلت إيراداتها القليلة فى تطوير أجهزة التوزيع الخاصة بها فى محافظات مصر .

ومع بداية عام ١٩٤٧ أصبح للجمعية اثنان وعشرون مستودعًا للبترول ، موزعة على المراكز الاستراتيجية فى أنحاء مصر ، كما أصبح لها عشرون محطة خدمة وتموين للسيارات ، منها خمس محطات فى القاهرة ، وثلاث فى الإسكندرية ، واثنتا عشرة محطة فى الأقاليم المختلفة . ومحمود فهمى أحد الرواد الأوائل الذى كان له دورًا أساسيًا فى تدعيم وتطوير الجمعية إلى أن أصبح رئيسًا لها لفترة طويلة .

خط أنابيب البترول السويس / القاهرة
[أول خط أنابيب مصرى]

كان معمل تكرير البترول الحكومى عام ١٩٥٣ يتبع مجلس الإنتاج ، وقمنا فى ذلك الوقت بدراسة إنشاء خط أنابيب يبدأ فى السويس - حيث معامل التكرير - وينتهى فى القاهرة - حيث مراكز الاستهلاك - بطول ١٢٦ كيلومتر ، وقطر ١٢ بوصة لنقل منتجات البترول السوداء مع بعض المنتجات الأخرى حيث يتم فصلها فى محطة فصل الزيت بمسطرد بالقاهرة ، وحيث يستخدم المازوت فى محطات الكهرباء وعربات السكك الحديدية ومحطات القوى .

وتم طرح مناقصة عالمية لتنفيذ المشروع ، فتقدمت عدة شركات عالمية متخصصة وشكلت لجنة فنية مكونة من الدكاترة المهندسين/حسن إسماعيل ، حامد عامر ، محيى الدين توفيق ، وعبد الستار مكاوى بدراسة العطاءات المقدمة وأرست تنفيذ المشروع على شركة من مجموعة « إينى » الإيطالية .

وفى ديسمبر ١٩٥٤ بدأ تنفيذ المشروع حيث أسند الإشراف على التنفيذ للمهندس/ عبد المنعم مرسى ، والمهندس/ عبد الحميد كروش (رئيس شركات خطوط الأنابيب ثم سوميد ثم الجمعية التعاونية بعد ذلك) ، وعبد القادر ماجد ، وعلى جمال الدين حمدى (استشهد فى حرب ٧٣) وهو يقوم بعمل فدائى لتعطيل تشغيل خط الأنابيب

عند محطة التدفيع حرب السويس أثناء الثغرة - وحافظ الشربينى (رئيس شركة سوميد بعد ذلك) وأحمد البدرى ، وعبد الله السيد .

شركة شل ومشروع خط الأنابيب :

ومن الغريب أن شركة شل كانت تحارب إنشاء هذا المشروع حيث أنه من أوائل المشروعات التى قام البترول الوطنى بتنفيذها .

فكتب بعض المهندسين بالشركة تقريرًا مفصلاً يهاجمون فيه المشروع ، ويعددون عيوبه واستطاعوا بنفوذهم توصيل التقرير إلى الرئيس جمال عبد الناصر الذى أشر عليه « المهندس/ محمود يونس » ووقعه دون أن يذكر أى توجيهات كأنه يعلم الهدف من ورائه ، فكتب المهندس/ محمود يونس على هذا التقرير ما يلى :

« يمنع دخول أى من العاملين بشركة شل إلى مواقع المشروع » وقد افتتح الرئيس جمال عبد الناصر المشروع فى يوم الثلاثاء ٢٤ يوليو ١٩٥٦ ، حيث ألقى بمناسبة الافتتاح خطابه الشهير ضد أمريكا ثم أمم قناة السويس يوم ٢٦ يوليو ١٩٥٦ .

إنشاء أول هيئة وطنية للإشراف على البترول :

فى ٢٨ مارس عام ١٩٥٦ صدر القانون رقم ١٣٥ لسنة ١٩٥٦ بإنشاء الهيئة العامة للبترول على أن تلحق بوزارة التجارة والصناعة ، وبعد إنشاء وزارة الصناعة فى أول يوليو عام ١٩٥٦ ، عدل القانون رقم ١٣٥ بالقانون رقم ٣٣٣ الصادر فى ١٠ سبتمبر من نفس العام لتصبح الهيئة خاضعة لإشراف وزارة الصناعة .

وقد عين المهندس/ محمود يونس أول رئيس وعضو منتدب للهيئة ، وعينت أنا عبد الحميد أبو بكر سكرتيرًا عاما لها .

وقد تشكل أول مجلس إدارة من الأعضاء الآتية أسماؤهم بعد :

اللواء أ .ح/ فتحى رزق رئيس الإمدادات والتموين

الدكتور/ راشد البراوى رئيس مجلس إدارة البنك الصناعى

الدكتور/ محمود أبو زيد مدير عام مصلحة الوقود

المهندس/ مصطفى عبودة وكيل وزارة الشئون البلدية والقروية

الدكتور/ مظلوم حمدى المستشار بمجلس الإنتاج

الأستاذ/ أحمد نبيه يونس وكيل وزارة المالية والاقتصاد

المهندس/ جمال الدين حمدى بدوى مدير عام السكك الحديدية

الأستاذ/ حسن حسنى المستشار بإدارة الغش التجارى والتشريع لوزارة التجارة والصناعة بمجلس الدولة

الدكتور/ محمد محمود إبراهيم رئيس قسم التعدين والبترول بجامعة القاهرة

صاغ/مهندس/ عبد الحميد أبو بكر سكرتيرًا للمجلس

وكانت هيئة البترول هى أول هيئة وطنية للبترول تنشأ فى الوطن العربى ، وكان الغرض من إنشائها هو توحيد الجهة التى تتولى مختلف الشئون البترولية فى البلاد ، وبالتالى تصبح مسئولة عن تخطيط السياسة البترولية ، والإشراف على تنفيذها ، كما تعمل على إيقاف تيار الاحتكارات الجارف ، الذى فرضته الشركات الأجنبية التى كانت إدارة للسيطرة على ميادين النشاط البترولى ، والتحكم فى اقتصاديات البلاد عن هذا الطريق .

كانت الهيئة عند إنشائها تختص بإدارة معمل تكرير البترول الحكومى ، وخط أنابيب البترول القاهرة/السويس ، وجميع المنشآت العامة التى تختص بالمواد البترولية ومشتقاتها .

وعندما قامت الوحدة بين مصر وسوريا فى عام ١٩٥٨ ، ألقى على عاتق هيئة البترول أعباء جديدة بما يضمن سياسة بترولية موحدة للإقليمين تكفل مسايرة التنمية الاقتصادية فيها ، وتعمل على ربط الإقليمين ، فصدر القانون رقم ١٦٧ لسنة ١٩٥٨ بإنشاء الهيئة العامة لشئون البترول ، وصيغت مواده بما يضمن تحقيق سياسة بترولية موحدة فى مصر وسوريا ، ويقوم بتنفيذ هذه السياسة إدارة تنفيذية فى مصر ، وأخرى فى سوريا .

وفى سبتمبر ١٩٥٩ صدر القانون رقم ٢١١ بإخضاع الجمعية التعاونية للبترول لإشراف الهيئة العامة للبترول .

وفى عام ١٩٦٣ صدر قرار جمهورى بتحويل الجمعية التعاونية للبترول إلى شركة مساهمة .

وكان مقر هيئة البترول عند انشائها فى عمارة سيف الدين بجاردن سيتى ، ثم انتقلت إلى عمارة بشارع سليمان باشا ، ثم إلى مبنى بالدقى ، ثم إلى مبناها بمدينة نصر ، ثم انتقلت مؤخرًا إلى مقرها الحالى بالمعادى .

المؤسسة المصرية العامة للبترول :

فى عام ١٩٦١ أنشئ المجلس الأعلى للمؤسسات العامة متضمنًا إعادة تقسيم المؤسسات العامة على أساس نوعى .

وتحقيقا لهذا الغرض فقد صدر فى ١٩٦٢/١/١ القرار الجمهورى رقم ١ فى شأن المؤسسات العامة الصناعية ، تناولت المادة الأولى منه المؤسسات ذات الطابع الاقتصادى ومنه المؤسسة المصرية العامة للبترول .

وقد حلت المؤسسة المصرية العامة محل الهيئة العامة للبترول .

وقد ضم إلى المؤسسة عند تكوينها الشركات التالية :

١ - شركة النصر لآبار الزيت ، وكان القطاع العام اشترك بنسبة ٥٠٪ من رأس مالها عام ١٩٦١ .

٢ - معمل تكرير البترول الحكومى الذى تغير اسمه إلى « شركة السويس لتصنيع البترول » .

٣ - شركة باسم (الشركة العامة لنقل البترول) تضم أصول إدارة خطوط الأنابيب برأس مال قدره خمسة ملايين جنيه وذلك فى عام ١٩٦٢ .

٤ - الشركة المصرية لتكرير البترول وتجارته ، وقد تغير اسمها إلى شركة الإسكندرية للبترول .

٥ - الشركة الشرقية للبترول .

٦ - الشركة العامة للبترول .

٧ - الشركة المستقلة للبترول - حصل القطاع العام فى يوليو ١٩٦١ على ٥٠٪ من رأس مالها .

٨ - وفى عام ١٩٦٣ ضمت الشركة المستقلة للبترول إلى جهاز التوزيع بالشركة العامة للبترول ، الذى سبق أن اشترى من الحراسة

على أموال البريطانيين والفرنسيين موجودات شركتى الغاز المصرية ، والبترول الوطنية ، وجعلت منهما أساسا لإدارة البيع بها التى ضمت إلى الشركة المستقلة .

٩ - وقد ضم إلى المؤسسة بعد ذلك مصلحة الوقود باختصاصاتها .

وعين المهندس أحمد كمال البدرى رئيسًا وعضو مجلس الإدارة المنتدب للمؤسسة والمهندس/ على والى مديرًا لها .

□□□

دكتور/ عزيز صدقى
وأول وزارة صناعة فى مصر تشرف على البترول



* وفى يوليو عام ١٩٥٦ أنشئت لأول مرة فى مصر وزارة الصناعة وأسند إليها الإشراف على البترول ومصلحة الوقود ومصلحة المناجم والمحاجر ، بعد أن كانت تتبع وزارة التجارة وعين الدكتور مهندس / عزيز صدقى أول وزير صناعة ، واستمر فى هذا المنصب حتى عين نائبًا فى ذلك الوقت لرئيس الوزراء ثم رئيسًا للوزارة حتى عام ١٩٧٢ ثم مساعدًا لرئيس الجمهورية بعد ذلك .

وقد ولد د . عزيز صدقى فى أول يوليو ١٩٢٠ - وحصل على بكالوريوس هندسة عام ١٩٤٤ من جامعة القاهرة (جامعة فؤاد سابقًا) .

والدكتوراه فى التخطيط الإقليمى والتصنيع سنة ١٩٤٦ من جامعة هارفارد بالولايات المتحدة .

وفى عام ١٩٥١ عمل مدرسًا بكلية الهندسة جامعة الإسكندرية .

وفى عام ١٩٥٣ عمل مستشارًا فنيًا لمكتب رئيس الوزراء ومديرًا عامًا لمؤسسة مديرية التحرير .

وفى عام ١٩٥٥ عين مديرًا عامًا لمركز الكفاية الإنتاجية والتدريب المهنى .

فى أول يوليو ١٩٥٦ عين وزيرًا لأول وزارة للصناعة تنشأ فى مصر ، وأصبحت الهيئة العامة للبترول تتبع هذه الوزارة بعد أن كانت تتبع المؤسسة الاقتصادية .

وفى عام ١٩٦٤ عين نائبًا لرئيس الوزراء لشئون الصناعة والبترول والثروة المعدنية ، وفى عام ١٩٦٦ ترك الوزارة لخلافه مع رئيس الوزراء السيد/ على صبرى فى ذلك الوقت فقدم استقالته ، وعين مساعدًا لرئيس الوزراء .

وفى عام ١٩٦٨ عاد وزيرًا للصناعة والبترول والثروة المعدنية ، ثم نائبًا لرئيس الوزراء ووزيرًا للبترول والثروة المعدنية .

وفى عام ١٩٧١ عين رئيسًا للوزراء .

وفى عام ١٩٧٣ عين مساعدًا لرئيس الجمهورية .

وعزيز صدقى يتمتع بقدر خارق من الذكاء .. وقوة الملاحظة .. كما كانت أفكاره مرتبة ترتيبًا منطقيًا مبهرًا .. ذو شخصية قوية ، ومؤثرة ، وكان مثالاً يحتذى فى تصرفاته الشخصية .

وعزيز صدقى أحد شخصيات عصره التى ملأت سمع الدنيا وبصرها لمدة ربع قرن .

ويحكى عزيز صدقى كيف اختاره الرئيس/ جمال عبد الناصر وكيف أقام الصناعة الوطنية فى مصر قائلاً :

« فى يوم ٣٠ يونيو سنة ١٩٥٦ استدعانى الرئيس/ جمال عبد الناصر لمقابلته فى منزله ، ولما وصلت وجدت فى حجرة الانتظار الدكتور/ مصطفى خليل (وزير النقل والمواصلات ثم رئيسًا للوزراء ثم مساعدًا لرئيس الجمهورية) ، والدكتور سيد مرعى (وزير الزراعة الذى نفذ قانون الإصلاح الزراعى ، ثم رئيسًا لمجلس الشعب بعد ذلك) .

ثم دخلت إلى غرفة مكتبه فى الدور الأرضى وكانت توجد كنبة فى ركن الغرفة الصغيرة جلس عليها جمال عبد الناصر ، وبجواره السيد/ أنور السادات (رئيس جمهورية مصر العربية بعد ذلك) وقال لى جمال عبد الناصر :

« إحنا عايزين نعمل صناعة وطنية فى مصر »

وإنت عارف أننا عملنا المؤسسة الاقتصادية ، ومجلس الإنتاج وقد بدأ بإنشاء صناعات كالحديد والصلب وعربات السكك الحديدية « سيماف » والسماد « كيما » والأسمنت وغيرها ، وأنا عايزك تبقى مسئول عن الصناعة (ولم يقل وزارة الصناعة) وعليك أن تقوم بالدراسة ، وشوف حتقدر تعمل إيه « قلت له حاضر ، وخرجت » . فى اليوم التالى الذى يوافق أول يوليو ١٩٥٦ ، ويوافق ذكرى ميلادى - صدر قرار بتعيينى وزيرًا للصناعة ، وتعيين الدكتور/ مصطفى خليل وزيرًا للنقل والمواصلات ، والدكتور/ سيد مرعى وزيرًا للزراعة .

وكانت توجد فى ذلك الوقت وزارة للتجارة والصناعة ، وكان الدكتور/ محمد أبو نصير وزيرًا لها ، وذهبت لمقابلته فى مكتبه ، فرحب بى وقال لقد جهزنا حجرة نائب الوزير - التى كان يشغلها محمد أبونصير ، وهو نائب وزير التجارة والصناعة عندما كان الدكتور/ حسن مرعى وزيرًا - لتكون حجرتك .

وبدأت أخطط لإنشاء صناعة وطنية فى حجرة بها مكتب وكرسيان فقط ، ولا يوجد عندى أى موظف ولا وكيل وزارة ، ولا حتى سكرتير ، كنت وحدى أى بطولى .

وبعد ذلك سألنى محمد أبو نصير إذا كنت اخترت سكرتيرًا لى ، فلما أجبت بالنفى رشح لى موظفًا كفئًا من وزارة التجارة هو « السيد/ محمود مراد » - وكان طالبًا فى كلية الهندسة ، وتركها ودخل كلية التجارة ، (حيث حصل على البكالوريوس منها) ، ولما جاء محمود مراد سألنى أين سأجلس ؟ قلت له مش عارف ، وأخيرًا أحضروا له مكتبًا صغيرًا ووضعوه بجوار باب حجرتى فى الممر الموجود أمام مكتبى ، الذى إذا أُقفل بابه صرت داخل ٤ حوائط ، ولا يوجد من يعرض علىّ ورقة ، وليس بالمكتب تليفون ، قلت لنفسى « وزير صناعة معناه أن يبنى صناعة ، فعلى أى أساس ؟ لابد من وجود برنامج لكى أنفذه ، ولابد من وجود قانون لتنظيمه .. قانون التنظيم الصناعى الذى يعطى الدولة دورًا فى الإشراف على الصناعة » وبدأت ألتقى بالمتخصصين ، وأضع تنظيمًا لوزارة الصناعة ، ورأيت أنى أحتاج لاثنين من وكلاء الوزارة على الأقل ، وكيل للناحية الصناعية ، ووكيل

للنواحى القانونية والمالية والإدارية فاستعنت بالدكتور/ عزت سلامة والدكتور/ حسين خلاف كوكيلين لوزارة الصناعة » .

وقد ذهبت فى ذلك الوقت لزيارة د/ عزيز صدقى ، وكانت تربطنى به صداقة قديمة . فحدثنى عن بعض أفكاره ، وعرض علىّ بعض تنظيمات الوزارة والمشروعات التى سيعرضها على الرئيس/ جمال عبد الناصر ، وسألنى الدكتور عزيز صدقى إن كنت أعرف شابًا قانونيًا كفئًا أثق به ليعمل معه كمدير لمكتبه للشئون القانونية فرشحت له صديقى/ عبد المنعم يونس عمارة (المستشار ووزير مجلس الوزراء بعد ذلك) .

وكان يعمل فى مجلس الدولة ، وكان منتدبًا للعمل معنا فى البترول ، وفعلاً عينه الدكتور/ عزيز صدقى حيث عمل معه منذ ذلك الوقت كمدير لمكتبه إلى أن عين وزيرًا فى الوزارة التى رأسها الدكتور/ عزيز صدقى.

وبعد أسبوعين من تعيين د/ عزيز صدقى ذهب لمقابلة الرئيس/ جمال عبد الناصر ، وعرض عليه جميع أفكاره عن مستقبل الصناعة وبرنامج يخطط للصناعة وتنفيذ مشروعاتها ، ووضع قانون التنظيم الصناعى وسأله/ جمال عبد الناصر عن المدة الذى يحتاجها للانتهاء من وضع كل ذلك ، فأجاب الدكتور عزيز صدقى : أحتاج إلى ستة أشهر أى فى أول يناير سيكون المشروع كاملاً على مكتب الرئيس .

ويقول د/ عزيز صدقى : « إن أول شىء فعلته بعد ذلك أن استدعيت د/ عزت سلامة ، و د/ حسين خلاف وبدأنا فى الاستعانة

بكل من له خبرة أو عمل فى صناعة معينة فى مصر ، وجمعنا أكبر خبرات مصرية ممكنة فى الجامعات أو المجالات المختلفة دكاترة ، ومهندسين ، ومتخصصين مثل :

محمود على حسن (وزير الصناعة بعد ذلك) ، محمد مرزبان (نائب رئيس الوزراء بعد ذلك) يحيى الملا (وزير الصناعة بعد ذلك) ، عبد المنعم وهبى ، عبد الفتاح نجيب ، حسين عارف ، حسن عشماوى ، سيد المنشاوى ، ومحمد أحمد أمين ، وعبد الحميد جودة السحار وغيرهم كثيرين .

وشكلنا لجانًا متخصصة لدراسة المشروعات الصناعية المختلفة فى مجالات الهندسة والمعادن ، والغزل ، والنسيج ، ومواد البناء والحراريات والكيماويات ، والمصارف والمواد الغذائية ، والتعاون الإنتاجى والصناعات الصغيرة وغيرها » .

فى ذلك الوقت كلف عزيز صدقى د/ حسين خلاف بتشكيل لجان من كبار رجال القانون من الجامعة ، والجهات القضائية المختلفة ، والمتخصصين بوضع قانون التنظيم الصناعى ، وخلال خمسة أشهر كانت جميع الآراء قد تبلورت ، واستطاع عزيز صدقى ورجاله أن يضعوا دراسة لمستقبل الصناعة فى مصر .. « دراسة موضوعية » .. فقد حدد رجاله المشروعات الصناعية المطلوبة ووضع البرامج الملائمة ، ومواقع المصانع التى ستقام ، جاء عزيز صدقى ببرنامج علمى مدروس ينفذ على مراحل ، كل مرحلة خمس سنوات لمدة ٢٥ سنة بحيث ينقل مصر من دولة زراعية .. إلى صفوف الدول الصناعية .

وكان من طبيعة جمال عبد الناصر أن يدرس ، ويفكر ويستشيرالمتخصصين ، فأرسل نسخة إلى عبد اللطيف بغدادى « عضو مجلس قيادة الثورة » ، وكان فى ذلك الوقت مسئولاً عن التخطيط - الذى حول المشروع بدوره إلى اتحاد الصناعات والغرف الصناعية ، وكان مكونا من كبار رجال الأعمال من القطاع الخاص ، فكتبوا مذكرة من ثلاثين ورقة ملخصها أن برنامج الصناعة لا لزوم له ، وطلبوا مقابلة عزيز صدقى ، وقالوا له : إنت عامل توسعات فى صناعة الغزل والنسيج ، إحنا عندنا غزل أكثر من احتياجات البلاد ، إنت عامل صناعة الأسمنت إحنا لسنا فى حاجة إلى هذه الصناعة لأننا ننتج حاليًّا مليون طن ، واستهلاكنا ٩٠٠ ألف طن وعندنا فائض مش عارفين نتصرف فيه ، إحنا .. » واستمروا يعترضون على جميع المشروعات ، وجلس عزيز صدقى يستمع ويشرح لهم وجهة نظره دون جدوى ، بعد ذلك لاحظ عزيز صدقى أنه فى مقابلاته مع جمال عبد الناصر كان يسأل فى بعض ما جاء فى مذكرة اتحاد الصناعات ليعرف رأى عزيز صدقى .

أما بخصوص قانون تنظيم الصناعة فقد حدثت اعتراضات عليه لأنه لأول مرة فى مصر يصبح للصناعة قانون .. ورقابة على الصناعات ، ورقابة على الجودة .. رقابة على المواصفات .. ورقابة على التسعير .. وتحديد لرخص العمل .. إلخ ..

وبعد شهرين اتصل جمال عبد الناصر ظهرًا بعزيز صدقى وقال له : برنامج وقانون الصناعة اللى انت أرسلته لى ، هل ما زلت متمسكا به ؟ فأجاب عزيز صدقى : « أنا مقتنع » .

وقال عبد الناصر :

« أنا عايزك تعرض البرنامج على مجلس الوزراء فى اجتماعه المنعقد اليوم الساعة السادسة مساء ، وأنا عايزك تعرضه مشروع .. مشروع ، واترك كل واحد يتكلم زى ما هو عايز ولا ترد إلا إذا طلب منك ذلك .. وأنا عايز أعرف كيف ستنفذ هذه المشروعات ؟ وإذا كنا سننفذ هذا البرنامج فلابد من وجود هيئة تشرف على تنفيذ هذه المشروعات ، عليك عرض هذا الموضوع أيضًا ، ورشح مين تعينه لهذه الهيئة » .

وكان الوقت ضيقا بالنسبة لعزيز صدقى ٤ ساعات – ليستعيد تفصيلات كل مشروع ، ويقوم بشرحه بالتفصيل ولم تكن عملية سهلة ، واستعد عزيز صدقى لاجتماع مجلس الوزراء وقد رشح المهندس/ أمين حلمى كامل (وزير صناعة بعد ذلك) ليكون مشرفًا على هيئة التصنيع المسئولة عن الإشراف على تنفيذ المشروعات .

وفى تمام الساعة السادسة مساء اجتمع مجلس الوزراء ، وبعد بدء الاجتماع شكر عبد الناصر عزيز صدقى وقال : « بالرغم من ظروف العدوان الثلاثى فإن الدكتور/ عزيز صدقى نفذ ما وعد به » ، واستطرد عبد الناصر قائلاً : « إن الزراعة لا يمكن أن تكفى الاقتصاد المصرى ولابد أن نتجه إلى الصناعة وأنا طلبت من عزيز صدقى أن يعرض على مجلس الوزراء برنامج الصناعة » .

وكان الجو متحفزًا للآراء المضادة ، وكان بعض أعضاء مجلس الوزراء ومنهم عبد اللطيف بغدادى والدكتور/ القيسونى متأثرين بتقرير اتحاد الصناعات .

وبدأ الدكتور/ عزيز الشرح تفصيليًّا مشروعًا مشروعًا » ، وانهالت عليه الأسئلة وكان عزيز صدقى يرد على سؤال رد من درس كل مشروع دراسة وافية واستمرت المناقشات حوالى ٤ ساعات قال جمال عبد الناصر فى نهايتها : « أنا فى الحقيقة عايز أسأل عزيز صدقى سؤال .. كم نسبة الخطأ فى المشروعات المقدمة ؟ والكلام اللى تقال دلوقتى ؟ فأجاب عزيز صدقى » أنا لا أستطيع أن أحدد بالضبط ، ولكن الذى أقدر أن أقوله : إننا لم نترك شخصا له خبرة فى هذه المجالات ، لم نأخذ رأيه ، وبالتالى أقول : إنه لا يمكن أن تزيد نسبة الخطأ عن ٢٠٪ ومع وجود هذه الخبرات التى شاركت تكون نسبة الخطأ أقل من ٢٠٪ بكثير .

فقال عبد الناصر : « إذا كنت تستطيع أن تنفذ خطأ ٥٠٪ أنا موافق ، إذا تحقق ٥٠٪ من النتائج الموجودة أمامى دى يبقى كويس قوى » وواضح أن البرنامج مدروس ، وليس أمامنا بديل ، وعلى كل حال ده أول جهد مدروس حقيقى يغطى كل المجالات فى الصناعة . « يا عزيز نفذ على بركة الله » . وبعد الجلسة تعقد مؤتمرًا صحفيًّا وتعلن فيه هذا البرنامج .

وبعد ذلك بفترة تمت الموافقة على قانون التنظيم الصناعى وهكذا أنشئت هيئة التصنيع إدارات وزارة الصناعة المساعدة مثل الكفاية الإنتاجية والتوحيد القياسى والرقابة الصناعية .

وبدأ فى تنفيذ المشروعات وإنشاء الشركات الصناعية ثم المؤسسات مثل مؤسسة مواد البناء والحراريات ، والمؤسسة الكيماوية ، وتحولت

الهيئة العامة للبترول إلى مؤسسة وأصبح يطلق على عزيز صدقى « أبو القطاع العام » .. وأبو الصناعة المصرية الحديثة .

لقد واجه عزيز صدقى مجموعة من التحديات .. ، وواجهها بشجاعة المقاتل ، ولم يهن ، ولم يضعف ، وانتصر فى كل مواجهة لإيمانه العميق ببلده وبسياسة التصنيع التى يعتبر رائدها العظيم وقد حاول أعداؤه تحطيمه ، وكسر عوده ، ولكنه صمد ولولا عبد الناصر لقضى على عزيز صدقى فى بدايات الثورة ، والستينات .

ولقد كان جمال عبد الناصر مؤمنًا بعزيز صدقى وبطموحاته ، وكان دائمًا يؤيده ، ويناصره .. وقد تأثر به عزيز صدقى تأثرًا شديدًا .

رجال البترول .. والفدائيون :

فى يوم الاثنين ٨ من أكتوبر ١٩٥١ ألقى مصطفى النحاس باشا – زعيم الوفد ورئيس الحكومة وقتئذ بيانًا تاريخيا أمام البرلمان (مجلس النواب والشيوخ) ، الذى أعلن فيه إلغاء معاهدة ١٩٣٦ بين الحكومة المصرية ، والحكومة البريطانية ، وفى هذا البيان قال كلمته الشهيرة :

« وقعنا المعاهدة من أجل مصر واليوم أطالبكم بإلغائها من أجل مصر » وبدأت منذ ذلك اليوم مرحلة رائعة من مراحل الكفاح الشعبى المسلح ضد العدو الغاصب والمحتل الدخيل وشكلت من طلاب الجامعات ، وعمال مصر ومناضليها من المواطنين ، وبعض ضباط القوات المسلحة والبوليس ، كتائب من الفدائيين التى أخذت فى مهاجمة الثكنات والمنشآت داخل القاعدة البريطانية الضخمة ، التى كانت تمتد على طول قناة السويس من بورسعيد شمالاً حتى السويس

جنوبًا ، ودارت معارك حامية بين قوات الفدائيين وقوات الاحتلال خسر فيها البريطانيون خسائر مادية جسيمة وسقط فيها من المصريين عدد كبير من الشهداء والمصابين .

وكان لى الشرف فى الاشتراك فى أعمال الفدائيين فى منطقة القناة أثناء خدمتى فى القوات المسلحة (ملازم ثم يوزباشى) ، قبل وبعد الثورة مع زملاء لى من القوات المسلحة ومن رجال الثورة .

خطة نسف معملى تكرير البترول بالسويس :

فى أواخر عام ١٩٥٣ نتيجة لتزايد سخط الشعب المصرى على الإنجليز وازدياد نشاط الفدائيين فى منطقة القناة اضطرت القوات البريطانية فى منطقة القناة من ترحيل عائلات الضباط والجنود البريطانيين من مصر . وكان هناك شك كبير فى نوايا الإنجليز فى منطقة القناة .

طلب منا المشير عبد الحكيم عامر قائد القوات المسلحة فى ذلك الوقت ، وضع خطة لنسف معمل بترول شركة آبار الزيت « شل » الإنجليزية ، ومعمل تكرير البترول الحكومى ، فى حالة تحرك القوات البريطانية الموجودة فى القناة للاستيلاء عليها .

وذهبت مع النقيب المهندس/ محمد عزت عادل (الذى كان يعمل مدرس مفرقعات فى مدرسة الهندسة العسكرية سكرتير عام مساعد هيئة البترول ثم رئيس هيئة القناة بعد ذلك) وأقمنا فى معمل تكرير البترول الحكومى بالسويس .

فى أوائل عام ١٩٤٥ التحقنا بشركة آبار الزيت البريطانية تحت حجة التدريب على البترول ، والتقينا بالدكتور/ مصطفى الحفناوى ،

والكيميائى صلاح فريد وكلاهما كان يرافقنا فى فترة التدريب ، واستطعنا الحصول على جميع المعلومات اللازمة ، ووضعنا خطة كاملة لنسف معملى تكرير البترول فى فترة وجيزة جدًّا لو حدث أى تحرك من القوات البريطانية .

وهذه الخطة قُدمت لمكتب القائد العام ، وحفظت صورة منها فى مجلس قيادة الثورة ، بعد ذلك طلب منا الرئيس جمال عبد الناصر أن نستمر فى التعاون مع الفدائيين ضد قوات الاحتلال البريطانى ، فاشتركت مع محمود يونس وعزت عادل ، وبعض الزملاء من رجال البترول ومن القوات المسلحة ، ومن أهالى مدينة السويس فى كثير من العمليات الفدائية ضد قوات الاحتلال .

رجال البترول .. واتفاقية الجلاء :

أثناء مفاوضات الجلاء بين الحكومة المصرية والحكومة البريطانية ، وكان يقوم بالمفاوضات من الجانب المصرى جمال عبد الناصر ، ومحمود فوزى وزير الخارجية وبعض أعضاء مجلس الثورة والدبلوماسيين ، وقد احتاج المفاوض المصرى إلى بعض المعلومات عن المنشآت البترولية الإنجليزية فاتصل الرئيس/ جمال عبد الناصر بالمهندس/ محمود يونس لتجهيز هذه البيانات ، فطلب منى المهندس/ محمود يونس أن أتصل بالمهندس/ كمال قرة وهو أحد كبار موظفى شركة « شل » ، وأخبرنى أنه شقيق القائمقام (عقيد) نور الدين قرة مدير مكتب القائد العام للقوات المسلحة (عين وزيرًا للتموين بعد ذلك) ، وأنه موضع ثقة وأعطانى رقم تليفون منزله وحذرنى من أى خطأ قد يعرض المهندس/ كمال قرة للفصل من شركة « شل »



الرئيس جمال عبد الناصر فى أحـــد زياراته لبورسعيـد

فاتصلت به وأمدنى بمعلومات وافرة وكان متحمسًا غاية الحماس لجمع أكبر بيانات ممكنة .

كما اتصلت بالدكتور/ مصطفى الحفناوى لنفس الغرض فأبدى استعدادًا كبيرًا لتقديم أقصى مساعدة ممكنة وأمدنا فعلاً بكافة المعلومات المطلوبة .

واستمر الاثنان فى التعاون معنا كلما احتجنا إلى أى شىء من شركة « شل » معرضين أنفسهما للفصل إذا علم رؤساؤهم فى شركة « شل » .

رجال البترول وتأميم قناة السويس وإدارته :

فى منتصف شهر يوليو سنة ١٩٥٦ سافرت إلى الاسكندرية مع أسرتى ، لقضاء يومين من عطلة عيد الأضحى ، ونزلت فى فندق « لاتوريل » فى بلاج ستانلى إلا أننى عقب وصولى إلى حجرتى بالفندق ، وقبل أن أفتح حقيبة ملابسى ، تلقيت مكالمة تليفونية من مكتب السيد/ زكريا محيى الدين عضو مجلس الثورة ووزير الداخلية (رئيس مجلس الوزراء ونائب رئيس الجمهورية بعد ذلك) ، وطلب منى إبلاغ المهندس/ محمود يونس ضرورة الاتصال به لأمر عاجل .

وكان المهندس / محمود يونس ، قد غادر القاهرة إلى الإسكندرية فى نفس اليوم لقضاء إجازة العيد مع عائلته فى شقته الصغيرة التى يستأجرها فى شاطئ ميامى ، ولأن الأمر والطلب كانا يبدوان عاجلين ، فقد أسرعت إلى منزل المهندس/ محمود يونس ، حيث أبلغته الرسالة ... وفى محل بقالة تحت منزله عثرنا على تليفون لديه « اشتراك ترنك »

ومنه اتصلنا بالقاهرة ، فلم يكن فى شقة محمود يونس فى ذلك الوقت تليفون ترنك ..

وعندما رد السيد/ زكريا محيى الدين ، أبلغ المهندس/ محمود يونس بأن الرئيس جمال عبد الناصر – الذى كان موجودًا فى ذلك الوقت فى جزيرة بريونى بيوغسلافيا لحضور اجتماع قمة عدم الانحياز مع تيتو ونهرو – سوف يفتتح خط أنابيب بترول السويس/ القاهرة يوم ٢٤ يوليو أى بعد ٩ أيام بدلاً من أواخر أغسطس كما كان مقررًا من قبل .

كان المهندس/ محمود يونس فى ذلك الوقت يشغل وظيفة رئيس الهيئة العامة للبترول ، وكنت أشغل وظيفة السكرتير العام للهيئة .

ولأن الأمر كان على هذه الدرجة من العجلة ، فإننا أسرعنا بمغادرة الإسكندرية التى لم تكد أقدامنا تطأ أراضيها .

واستدعينا الإيطاليين العاملين فى المشروع وعلى رأسهم « انزيلوكولا » والمصريين وعلى رأسهم المهندس عبد المنعم مرسى ومساعديه المهندسين عبد الحميد كروش ، وعبد القادر ماجد ، وعلى جمال حمدى ، وحافظ الشربينى ، وعبد الله السيد وإبراهيم حمزة ، وأحمد البدرى ، والدكتور/ محيى توفيق ، والدكتور/ حسن إسماعيل والدكتور/ أحمد شاكر وعدنا إلى القاهرة وكان العمل يجرى ليل نهار للإعداد للافتتاح فى الموعد الجديد ، وأقمنا بصفة دائمة فى مسطرد – نهاية خط الأنابيب ومعمل تكرير البترول (شركة القاهرة لتصنيع البترول حاليًا) – مكان الاحتفال طوال الأيام التسعة .

وكان أمامنا كثير من الصعاب التى لا يمكن أن تذلل فى الموعد المحدد ، فقمنا بعمل ترتيب للأولويات ، وقررنا تأجيل بعض الأعمال إلى ما بعد الانتهاء من الاحتفالات مثل تكسية خطوط المواسير فى المعمل بالعوازل وغير ذلك ، كما قررنا أن يعمل العمال ٣ ورديات ، واضطررنا إلى قضاء الليالى على الأرض وفوق سطح أحد المبانى الخرسانية التى لم يكتمل إنشاؤها .

وصباح يوم الافتتاح كان قد مضى علينا ٤٨ ساعة بلا نوم ، وفى تمام الساعة التاسعة صباح يوم الثلاثاء ٢٤ يوليو سنة ١٩٥٦ ، وصل الرئيس/ جمال عبد الناصر إلى معمل تكرير البترول بمسطرد لافتتاح خط أنابيب البترول السويس القاهرة ومعمل التكرير وفقًا للموعد الذى حدده ، وكان برفقته بعض أعضاء مجلس الثورة والوزراء والدكتور/ عزيز صدقى وزير الصناعة .

وقبل أن يبدأ عبد الناصر جولته لمشاهدة المعمل ونهاية خط البترول التفت إلى المهندس/ محمود يونس قائلاً : « اتكلم واشرح ولا تتوقف عن الشرح سواء كنت استمع لك أم لا » ... .

وكان الواضح أن ذهن الرئيس مشغول تمامًا ، وأن آخر ما يشغل تفكيره هو ما يشرحه يونس .

ولعل محمود يونس قد أدرك شرود الرئيس وانصراف ذهنه عن كل ما يسمع ، وحرصًا منه على سلامة الرئيس قال له :

أرجو ألا تلمس أى ماسورة فى المعمل لأنها ساخنة جدًا ، لأن الوقت لم يسمح بتغليفها وبعد افتتاح الخط ، ارتجل الرئيس جمال

عبد الناصر كلمة ، كنا نتوقع أن تتناول البترول الوطنى ، ولكنها انصبت على سحب العرض الأمريكى لتمويل السد العالى ، وحملة التشكيك فى سلامة اقتصاد مصر ، وقال الرئيس « نؤمن بأنفسنا . ونؤمن بقوتنا ، ونؤمن بمصر وبأبناء مصر ، ونؤمن بشعب مصر » .

« فإذا قامت فى واشنطن ضجة تعلن ، وقد تجردت من الحياء ، بل قد تجردت من أى مبدأ من المبادئ التى تقوم على أساسها علاقات الدول ، تعلن كذبًا وخداعًا وتضليلاً أن الاقتصاد المصرى يدعو إلى الشك وإننى أنظر وأقول موتوا بغيظكم » ..

« والرد الذى سأقوله لهم على هذا الكلام اليوم ، هو غير الرد الذى سأقوله لهم يوم الخميس القادم ، إن شاء اللّه » .

وقد شعر الموجودون أن افتتاح المشروع لم يكن إلا ذريعة اتخذها عبد الناصر لالقاء خطاب سياسى للرد على قرار سحب تمويل السد العالى .

وباتت عواصم الشرق والغرب تتساءل عن الخطوة التالية ، أو الرد الذى يعده عبد الناصر على إهانة دالاس ، وراحت الصحف فى جميع أنحاء العالم تنشر التكهنات والتنبؤات ، وأخذت الإشاعات تروج وتنتشر .. وقيل عن نوايا عبد الناصر الكثير .

* قيل إن جمال عبد الناصر سوف يرد بإعلان الاتفاق مع روسيا على بناء السد ، وأنه سيعقد معاهدة صداقة مع السوفيت ، ولكن الحقيقة ظلت سرًّا مطويًّا فى عقل وقلب عبد الناصر ، وبات العالم يترقب يوم الخميس ٢٦ يوليو ١٩٥٦ لكى يعرف رد جمال على إهانة الغرب .

ففى حفل الافتتاح دعا الرئيس/ عبد الناصر المهندس محمود يونس للقائه فى مكتبه بمقر مجلس الوزراء - أمام مبنى مجلس الشعب الحالى - فى الثانية عشرة والنصف ظهرًا ولم يجد المهندس/ يونس فى ذلك أمرًا غير عادى ، فهو قد طلب منذ أكثر من أسبوع تحديد موعد مع الرئيس/ عبد الناصر ليعرض عليه مشاكل البترول ، ولم يشغل محمود يونس فى ذلك الوقت سوى تجميع المشكلات التى يريد عرضها على الرئيس عبد الناصر ، وكتابة بعض الملاحظات فى ورقة صغيرة قبل موعد الاجتماع ، وعندما ذهب بعد الافتتاح إلى مقر هيئة البترول ، لتغيير ملابسه لم يكن فى رأسه سوى موضوع واحد سوف يعرضه على عبد الناصر هو « مشكلات قطاع البترول » .

كما هى العادة اصطحبنى المهندس/ محمود يونس معه إلى مجلس الوزراء ، وعند وصولنا لفت نظرنا أن صلاح الشاهد كبير الأمناء برئاسة الجمهورية كان واقفًا فى انتظارنا على رأس السلم الخارجى ، وفور وصولنا أسرع للقائنا وبسرعة أخبر محمود يونس أنه تأخر عن موعده مع عبد الناصر ثلاث دقائق كاملة ، وأن الرئيس فى انتظاره بمكتبه ..

وبمجرد أن جلس محمود يونس فى مواجهة الرئيس فى مكتبه بدأ على الفور فى عرض مشكلات البترول ، والورقة الصغيرة التى أعدها سلفًا أمامه .. أما الرئيس عبد الناصر فكان يستمع إليه بلا تعليق !!

ولم يعلق عبد الناصر على أى مشكلة عرضها محمود يونس وفجأة سأله الرئيس عبد الناصر عن معلوماته عن قناة السويس ، فأجاب المهندس محمود يونس بأنه لا يعرف عنها إلا بعض المعلومات القليلة ،

وأنه أثناء الحرب العالمية الثانية عندما كان ضابطًا مهندسًا فى القوات المسلحة ، كان يرابط وجنوده على طول قناة السويس أثناء الغارات الجوية لمراقبة سقوط أية قنابل فى القناة ، وبعد لحظات قال عبد الناصر : لقد قررنا تأميم قناة السويس ، وكان النبأ مذهلاً ومفرحًا لمحمود يونس فى آن واحد ، وعلى الفور قام من مقعده وعانق عبد الناصر مهنئًا .. ثم عاد مرة أخرى إلى مكانه ينظر فى الورقة التى أمامه ، وراح يتابع كلامه عن البترول مرة أخرى – ويبدو أن محمود يونس كان يتصور أن ما قاله الرئيس له مجرد خبر يسمعه ، وينتهى الأمر ...

ولكن الرئيس عبد الناصر أكمل حديثه ، وقال لمحمود يونس : إنى قد قررت تأميم قناة السويس وأكلفك بتنفيذ هذه المهمة ...

وللحظات لم يتحرك محمود يونس من مكانه ، ليس هذا فقط بل لم ينطق بكلمة واحدة ولعل المفاجأة والحسابات والمسئولية وربما الدهشة معًا قد عقدت لسانه ..

وعلى الفور أمر الرئيس باستدعائى وكنت موجودا مع اليوزباشى (نقيب) محمود الجيار مدير مكتب الرئيس ، والصاغ (رائد) محمد أحمد السكرتير الخاص للرئيس فى مكتبهما ، وقد سألنى الرئيس عن معلوماتى عن قناة السويس ، فأجبت مبتسمًا : « إنى لا أعرف عنها سوى أنه يوجد فى بور توفيق ناد اسمه « النادى الفرنساوى » نتناول فيه الغداء عندما يأتى ضيوف أجانب لزيارة معمل البترول الحكومى بالسويس ، ونشاهد من شرفته السفن المارة فى القناة » !! وبلهجة لا تنم إلا عن الإصرار والحزم ، والإدراك العميق لصعوبة وخطورة

القرار ، أخبرنى الرئيس عبد الناصر بأنه قرر تأميم قناة السويس وأنه يكلفنا بالتنفيذ ، وقبل أن نغادر مكتب الرئيس أعطانا بعض الكتب عن قناة السويس وملفا كان يحمل على صفحته الأولى عنوان « مذكرة عن الشركة العالمية لقناة السويس » ، مقدمة من إدارة التعبئة .

قال الرئيس عبد الناصر : إنه سيعلن قرار التأميم فى الخطاب الذى سيلقيه فى السابعة من مساء يوم الخميس ٢٦ يوليو بالإسكندرية ، وإنه يجب أن يبدأ تنفيذ عملية التأميم عندما يذكر فى خطابه كلمة « ديليسبس » .. وهذه مسئوليتنا وعلينا أن نستعد لتنفيذها على النحو المطلوب ..

وبذلك كانت المدة بين تكليفنا بتنفيذ تأميم القناة والموعد المقرر لتنفيذ التأميم لا تتجاوز ٥٥ ساعة .. ٥٥ ساعة فقط لتنفيذ هذه المهمة الشائكة وكانت كل معلوماتنا عن قناة السويس صفرًا كبيرًا .. وبعض الكتب ومذكرة إدارة التعبئة .

وطلبنا من الرئيس أن ينضم إلينا المهندس/ محمد عزت عادل السكرتير المساعد للهيئة المصرية العامة للبترول ، وقد وافق الرئيس جمال عبد الناصر على هذا الطلب ، وفى نهاية المقابلة طلب عبد الناصر منا البدء فورًا فى مهمة اختيار المجموعة التى ستتولى تنفيذ المهمة الصعبة تحت قيادتنا ، على أن يكون الاختيار من بين الأفراد الموثوق بهم ، ومن ذوى الخبرة والكفاءة اللازمة ، وكلفنا أيضا بإعداد خطة عملية لتنفيذ التأميم .

وطلب الرئيس أن نحتفظ بهذه المعلومات على أعلى مستوى من

السرية ، فلم يعرف بها إلا نحن الثلاثة المهندس/ محمود يونس والمهندس/ عزت عادل وأنا .

خرجنا محمود يونس وأنا ، من مبنى مجلس الوزراء بعد لقائنا مع الرئيس وبعد تكليفه لنا بالمهمة الصعبة ، وقد تبخرت من رأسنا كل مشاكل البترول ، فلم يكن فى رأسنا فى هذه اللحظة سوى شيء واحد هو : تأميم شركة قناة السويس الأجنبية .

وعلى الرغم من أن معلوماتنا عن قناة السويس كانت صفرًا .. وفترة الإعداد المتاحة لا تزيد عن ٥٥ ساعة .. فإن جميع مقومات النجاح الأساسية فى تصورى لهذه العملية كانت متوفرة ، أما مقومات النجاح التى أعنيها فهى :

١ - إعطاء المناخ الجيد ، والسلطات اللازمة ، والمساندة الكاملة للقائمين بالمهمة فقد أعطى الرئيس المهندس/ محمود يونس سلطات رئيس الجمهورية فى منطقة القناة ، ووضع فى معاونته القائد العسكرى للمنطقة الشرقية ، الفريق/ على عامر ، ومحافظ القناة السيد/ محمد رياض ، ومحافظ السويس اللواء/ محمود طلعت ، وجميع أجهزة الأمن .

٢ - حرية اختيار المعاونين ، حيث ترك الرئيس لنا الحرية فى اختيار المعاونين ..

٣ - اختيار الشخص المناسب :

وهو اختيار المهندس/ محمود يونس ... والمؤكد أن من يعرف الرجل يستطيع أن يقطع بأن الرئيس اختار الرجل المناسب للمهمة المطلوبة .

• والمهندس/ محمود يونس تخرج فى كلية أركان الحرب ، وعمل مدرسًا بها ، وكان يقوم بتدريس مادة (الإدارة والتحركات) ، وقد تعرف على جمال عبد الناصر الذى التحق بالكلية طالبًا ، وبعد تخرجه عاد إليها مدرسًا للشئون الإدارية مع المهندس/ محمود يونس وكان مكتباهما فى غرفة واحدة ، ونشأت بينهما خلال هذه الفترة صداقة قوية ، وعقب ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢ ، عين المهندس/ محمود يونس مديرًا للمكتب الفنى لمجلس قيادة الثورة حيث تعرفت به ، وكانت هذه بداية عملى معه مديرًا لمكتبه فى مجلس قيادة الثورة ، وكان محمود يونس فى ذلك الوقت رئيسًا وعضوًا منتدبًا للهيئة المصرية العامة للبترول ، وانتخب عدة مرات نقيبًا للمهندسين ، ورئيسًا لاتحاد نقابات المهندسين فى اتحاد الدول العربية المتحدة .

وكان المهندس/ محمود يونس معروفًا بقوة الشخصية ، والصلابة والحنكة ، وكان بحق مدرسة كبيرة فى القيادة والإدارة ، وكان مثلاً أعلى فى جميع تصرفاته ، ولكل من عمل معه كان عملاقًا فى عصر العمالقة .

كان برنامجنا مشحونًا بالعمل من مقابلات هامة واستقبالات وحفلات العشاء للوزراء وخبراء البترول الأجانب الذين حضروا حفل افتتاح خط الأنابيب .

وفى اليوم الثانى اجتمع المهندس / محمود يونس معى ومع المهندس / عزت عادل ، وطلب البدء فى اختيار الأشخاص الذين سيشتركون فى تنفيذ التأميم وحدد أساسًا للاختيار وجوب موافقة

ثلاثتنا على كل مرشح ، وإذا اعترض أحد منا على أى اسم استبعد فورًا من دائرة الاختيار .

وكانت نصيحة الرئيس/ جمال عبد الناصر لنا أن نختار أشخاصًا نثق فى وطنيتهم وكفاءتهم ، وممن نستطيع أن نعمل معهم كعائلة واحدة .

وحيث أن ثلاثتنا كنا نعمل بالبترول ، كما كنا أصلا ضباطًا بسلاح المهندسين ، فقد كانت معظم اختيارتنا من العاملين فى البترول ، ومن ضباط سلاح المهندسين .

وقد وقع اختيارنا بالإجماع على فريق مكون من ٢٩ فردًا ليكونوا الرجال الذين سوف ينفذون تأميم قناة السويس ، ثم إدارة هذا المرفق ، ومن هؤلاء الرجال كان ١٤ رجلاً من العاملين فى البترول – بعد أن تركنا بعض القيادات لتسيير العمل فى قطاع البترول كالمهندس/ صلاح نسيم ، والمهندس/ عبد المنعم مرسى وهؤلاء الرجال هم :

١ – مهندس محمود يونس	رئيس الهيئة المصرية العامة للبترول (نائب رئيس الوزراء ثم البترول بعد ذلك) .
٢ – مهندس عبدالحميد أبوبكر	سكرتير عام الهيئة المصرية العامة للبترول .
٣ – مهندس محمد عزت عادل	مساعد سكرتير عام الهيئة المصرية العامة للبترول .
٤ – أحمد مجدى حجازى	مدير الشئون المالية للهيئة (مدير عام الشئون المالية وعضو مجلس الإدارة هيئة القناة بعد ذلك) .
٥ – جلال ثابت	مدير الشئون الاقتصادية للهيئة العامة

للبترول (بعد فترة ترك القناة للعمل فى أول شركة مشتركة فى البترول) .

٦ - حسن جلال حمدى — من البترول (مدير الشئون الإدارية وعضو مجلس إدارة الهيئة بعد ذلك) .

٧ - مصطفى نيازى — رئيس العلاقات العامة لهيئة البترول .

٨ - المحاسب عمر عزت — من معمل تكرير البترول بالسويس (مدير الشئون المالية وعضو مجلس إدارة القناة بعد ذلك) .

٩ - المحاسب حساب هاشم — من معمل تكرير البترول بالسويس .

١٠ - المهندس عصام العسلى — من معمل تكرير بترول السويس (مدير الترسانة البحرية وعضو مجلس إدارة الهيئة بعد ذلك) .

١١ - المهندس عبدالسلام بهلول — من معمل تكرير البترول بالسويس .

١٢ - المهندس عباس أبو العز — من معمل تكرير البترول بالسويس .

١٣ - المهندس سيد خليفة — من معمل تكرير البترول بالسويس .

١٤ - السيد/محمد عبد الله شديد — (وكان يعمل معنا سكرتيرًا لمحمود يونس فى مجلس قيادة الثورة ثم فى البترول) .

هؤلاء هم رجال البترول الذين قادوا عملية تأميم قناة السويس ، وخاضوا معارك التأميم ، وانسحاب المرشدين والموظفين الأجانب ، والحرب - وأعادوا فتح القناة وأحرزوا أكبر النجاح فى تحقيق أكثر أحلام الشعب المصرى وهو تأميم قناة السويس .. وإدارتها بكفاءة بالغة . مما أدهش العالم كله وكان موضع تقدير الشعوب وإعجابها .

الشركة الشرقية للبترول (بلاعيم حاليا)
نقطة تحول وانقلاب فى اتفاقيات البترول

بدأت مصر المفاوضات مع الجانب الإيطالى لإنشاء شركة مشتركة للبحث عن البترول وإنتاجه ، وكان ضمن الوفد الإيطالى « ايتالويكنى » و« كولا » ، وكنت ضمن الوفد الرسمى المصرى مع المهندس/ محمود يونس واللواء فتحى رزق ، وقد أسفرت المفاوضات عن تأسيس الشركة الشرقية للبترول .

ففى شهر أبريل ١٩٥٦ تكونت الشركة الشرقية للبترول لتحل محل الشركة الأهلية المصرية بالنسبة لمناطق الامتياز ، التى كانت شركة ستاندرد أويل قد تخلت عنها ، وكان رأس مال الشركة ١٠٠,٠٠٠ جنيه مصرى وقد بلغت مساهمة مصر فيه ٥٠٪ (الهيئة العامة للبترول ٣٠٪ ، الجمعية التعاونية للبترول ٢٠٪) ، وبلغت مساهمة الشركة الدولية للزيت المصرى الإيطالية (وهى إحدى « شركات مجموعة الـ الاينى » الإيطالية) ٥٠٪ ، وتم تعيين المهندس/ محمود يونس رئيسًا لمجلس الإدارة والعضو المنتدب للشركة ، وقد استفادت الشركة بالخبرات المصرية التى كانت تعمل فى مصلحة الوقود بالشركات الأجنبية كالدكتور/ البشلاوى ، والدكتور عبد السلام مكاوى اللذين قاما بتدريب مجموعات من الشباب للعمل فى حقول البترول وكونا

فريقًا من المهندسين الذين قادوا قطاع البترول بعد ذلك مثل د/ حمدى البنبى ، م/ عبد الحميد عمار ، د/ محيى بهجت وغيرهم .

أسفرت عمليات البحث التى قامت بها الشركة عن كشف حقل بلاعيم خلال عام ١٩٥٦ .

وكان هذا الحقل أكبر الحقول البترولية المكتشفة فى ذلك الوقت .

وترتب على هذا الكشف أن بدأت مصر فى تصدير الزيت الخام وخلال عام ١٩٥٧ تم كشف حقل ثالث هو « حقل أبو رديس » .

وفى عام ١٩٥٩ منحت الحكومة الشركة الشرقية ١٣ تصريحًا للبحث ، فاكتشفت الشركة حقول أبى رديس ، وسدر ثم بدأت فى القيام بعمليات الحفر تحت سطح الماء فى خليج السويس ، فى منطقة بلاعيم ، بواسطة جهاز حفر عائم وكانت هذه هى المرة الأولى التى يستخدم فيها جهاز من هذا النوع فى مصر .

* وفى ٢٠ أبريل عام ١٩٦١ ، اكتشفت الشركة الشرقية للبترول أول حقل بترول بحرى « بلاعيم بحرى » وهو يقع على بعد ٩ كيلو متر من الشاطئ فى مواجهة حقل بلاعيم البرى فى خليج السويس ، حيث عمق الماء فى موقع الحفر ٥٠ قدمًا ووجد البترول على عمق ٧٩٣٠ قدمًا ، واستمر الحفر إلى أن وصل العمق النهائى ١٠٤٨٠ قدمًا ، كان هذا الكشف يعد فتحًا جديدًا فى مجال البحث عن البترول فى مياه الخليج هذا ، وتبلغ كثافة الخام المتدفق من هذا الحقل ٣١ درجة A.P.C

وقد بلغ إنتاج هذه الحقول اليوم حوالى ١٢ مليون طن أى حوالى ٢٢٪ من إنتاج بترول مصر .

انقلاب فى اتفاقيات البترول :

كان إنشاء الشركة الشرقية للبترول انقلابًا فى الاتفاقيات وتهديدًا صارخًا لاحتكارات الشقيقات السبع ، وكان لهذا الاتفاق ضجة عالمية ، ونقطة تحول فى التاريخ الحديث للاتفاقيات البترولية فى دول العالم الثالث المنتجة للبترول ، إذ أن النص فى تلك الاتفاقية (أن تكون الأرباح بعد دفع الإتاوة والضرائب لمصر مناصفة بين الطرفين) سابقة تحدث لأول مرة فى منطقة الشرق الأوسط ، بعد أن كان كل ما تحصل عليه الدول العربية عبارة عن « إتاوة » لا تزيد على خمسة فى المائة من الأرباح ، وتتراوح ما بين ٢ إلى ٤ شلن للطن ، وقد بدأت الشقيقات السبع - نتيجة لتأميم مصدق للبترول الإيرانى ، واتفاقية « إينى » مع مصر فى تعديل اتفاقياتها مع الدول العربية المنتجة للبترول ، فأعطتهم ما سمى بمناصفة الأرباح ، أى حساب الدخل على حساب سعر للطن تفرضه الشركات مضروبًا فى الإنتاج بالطن ومخصومًا منه المصروفات فيسمى الباقى بالربح الذى يقتسم ، وكان سعر البترول قبل هذه الاتفاقيات يحدد عالميًا طبقًا لسعر بورصة خليج المكسيك ، هذا السعر يبلغ آنذاك حوالى ثلاثة دولارات للبرميل فى المتوسط ، ولكن بعد هذه الاتفاقيات فرضت الشركات سعرا للخليج العربى يسمى POSTED PRICE أى السعر المعلن ، وذلك فى حدود دولار ، و٨,٠ للبرميل ، ولكن كانت هذا الاتفاقيات على الرغم من هذا الغبن

تعد تقدمًا كبيرًا أتاح للدول صاحبة حقول البترول استرداد بعض حقوقها .

أنريكو ماتييه (أبو البترول الإيطالى)

ولد فى ٢٩ أبريل ١٩٠٦ فى « ماتيكا » ، وهى مدينة صغيرة فى وسط إيطاليا . بدأ حياته بالعمل فى أحد المصانع وكان عمره ١٧ عامًا ، وأصبح مديرًا لهذا المصنع وهو فى العشرين من عمره ، وأثناء عمله درس ، واستطاع الحصول على ما يعادل فى مصر بكالوريوس الهندسة ، وأثناء الحرب العالمية الثانية كان « ماتييه » قائدًا للمقاومة بالحزب الديمقراطى المسيحى ضد الألمان .

وعقب انتهاء الحرب العالمية الثانية ، وانتصار الحلفاء – أمريكا ، وروسيا ، وإنجلترا ، وفرنسا ، وحلفائهم – على دول المحور – ألمانيا ، وإيطاليا ، واليابان – كانت المرافق البترولية فى إيطاليا محطمة ، وتقع معظمها تحت النفوذ الأمريكى ، وتحت ضغط الأمريكان تم الاتفاق مع الحكومة الإيطالية على تصفية شركة « إيجيب » وهى شركة البترول الوحيدة التى كانت تملكها الحكومة ، وعين « أنريكو ماتييه » مندوب الحكومة فى تصفية الشركة ، وكان نشاط الشركة فى مدينة ميلانو ، ومركزها الرئيسى فى روما وذهب « ماتييه » إلى ميلانو ، وكان المدير المسئول يدعى « كالو زماتى » ، فقابله مع المهندسين الذين أقنعوا ماتييه بأنهم على وشك اكتشاف الغاز الطبيعى قرب ميلانو ، ولولا وجود الألمان فى هذه المنطقة أثناء الحرب لتم اكتشاف حقول الغاز ، وطلب المهندسون من ماتييه إعطاءهم بعض الوقت وسوف يثبتون له



انريكو ماتيه (أبو البترول الايطالى)

وجود الغاز الطبيعى ، واقتنع ماتييه ، وبدلاً من تصفية الشركة وافق على أن تستمر الشركة فى عملها ، وفعلاً بعد عدة شهور فى عام ١٩٤٧ تم اكتشاف أول حقل غاز طبيعى للاستخدامات الصناعية فى مدينة « كافياجا » قرب ميلانو ، وكانت جميع الاستكشافات السابقة عبارة عن آبار غاز طبيعى صغيرة متناثرة وكان هذا الغاز يستخدم وقودًا للعربات بدلا من البنزين ، وقد أنشأ « ماتييه » أول خط أنابيب يربط الحقول فى « كافياجا » بمدينة « دالمين » ، حيث يوجد أكبر مصنع فى إيطاليا لصناعة المواسير غير الملحومة ، ثم توالت اكتشافات حقول الغاز الطبيعى وإقامة المنشآت البترولية بعد ذلك .

وقد قاد أنريكو ماتييه ثورة ضد الاحتكار الأمريكى للبترول ، وتحويل كل الصناعات البترولية إلى صناعة إيطالية ، وقام « ماتييه » بالنهوض بإقامة المرافق البترولية من عثرتها لتموين إيطاليا بالبترول عصب كل صناعة ، أو زراعة ، واختار ماتييه حفنة من الرجال الأكفاء لمساعدته فى عمله الشاق ، وحاولت الشركات الأمريكية الضغط عليه وإغرائه بالمال ، بل وصل الأمر إلى حد تهديده ولكنه لم يتراجع .

وفى فبراير ١٩٥٣ نجح ماتييه فى أن تصدر الحكومة الإيطالية قانونًا بتأسيس مؤسسة « ألاينى » التى أصبحت مسئولة على كل ما يخص البترول بإيطاليا ، ولها الحق فى البحث عن البترول ، ومد خطوط الأنابيب وإقامة المنشآت البترولية فى إيطاليا وخارجها .

وعين « أنريكو ماتييه » أول رئيس لمؤسسة « ألاينى » ، وأصبحت « إينى » تقوم بتوفير كل احتياجات إيطاليا بواسطة حقولها ومعامل

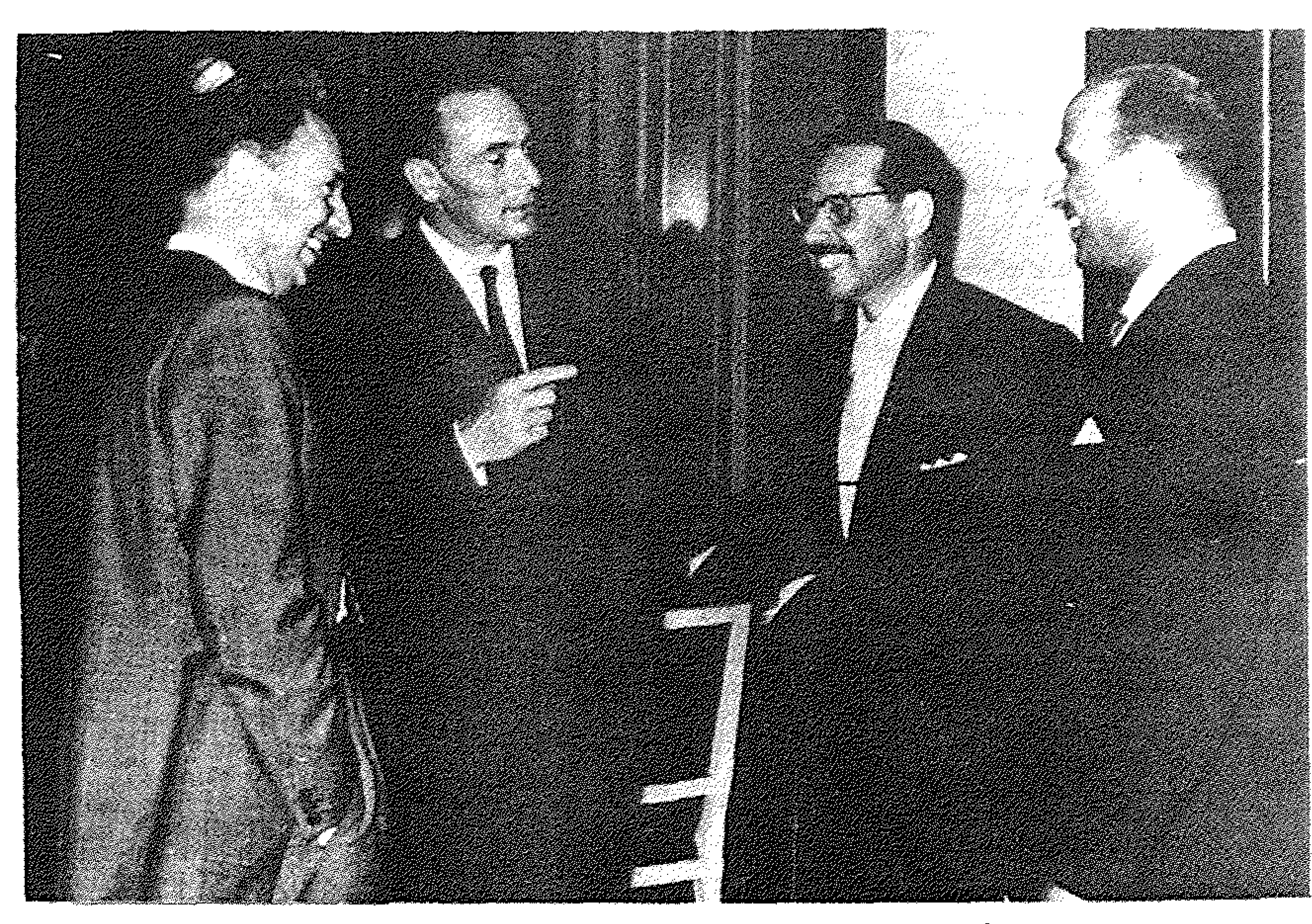


الرئيس جمال عبد الناصر وعلى يمينه انريكو ماتيه (أبو البترول الايطالى) ثم الدكتور عزيز صدقى وعلى اليسار على صبرى رئيس الوزراء وسفير ايطاليا فى منزل الرئيس بمنشية البكرى

تكريرها ، ووسائل النقل وخطوط الأنابيب الخاصة بها ومحطات تموينها ، بل امتد نشاطها إلى البحث عن البترول ، فاكتشف الغاز الطبيعى فى حوض نهر « البو » ، والبترول فى جزيرة صقلية ، ولكن هذه الاكتشافات لم تكن كافية لتغطية الاحتياجات المتزايدة من البترول ، فرأى « ماتييه » أن يمتد نشاطه إلى البحث عن البترول خارج إيطاليا ، ولكنه واجه طريقًا مسدودًا ، فالكارتل العالمى من « الشقيقات السبع » يحتكرون المناطق البترولية المعروفة حينذاك ، ولا يسمحون للدول بالتعاقد مع غيرهم ، وكانت شروطهم فى غاية الإجحاف ، فالدولة صاحبة البترول يقتصر نصيبها على إتاوة لا تزيد عن ٥٪ من الأرباح ، وفى الدول العربية تصل ما بين ٢ إلى ٤ شلن للطن من البترول الخام ، وقد حاربت الشقيقات السبع « إينى » محاربة شرسة مما جعل مشاركة « إينى » فى السوق العالمية محدودًا ، ولكن ما أن استقلت الجزائر حتى زارها ماتييه ، وعرض عليها اتفاقية تشبه التى وقعها مع مصر ، وقبلت الجزائر ودعته بإبرام العقد ، ولكن طائرته انفجرت فى الجو يوم ٢٧ أكتوبر ١٩٦٢ وهو فى طريقه من جزيرة « سيسيلى » إلى « ميلانو » على بعد ٨ كم من مطار ميلانو ، وقيل وقتها إن الشقيقات السبع - عن طريق المافيا هى التى دبرت موته المفاجئ حتى تتخلص من طموحاته ، ولكن رغم موت « ماتييه » فقد أصبحت « إينى » إحدى شركات البترول العالمية .

جمال عبد الناصر ، وأنريكو ماتييه

وعقب ثورة ٢٣ يولية ١٩٥٢ رأى ماتييه بريق أمل فى نقل أفكاره والتعاون مع مصر فدخل فى المناقصة العالمية التى طرحتها مصر لإنشاء



انريكو ماتيه وعلى يساره مهندس احمد البدرى رئيس المؤسسة المصرية العامة للبترول (نائب رئيس الوزراء بعد ذلك) ثم المهندس محمود يونس وزير البترول

خط أنابيب من الصلب سمك ١٢ بوصة ، لنقل البترول الثقيل من معامل التكرير بالسويس إلى القاهرة وتقدم بأقل الأسعار ونجح فى الحصول على حق تنفيذ المشروع .

وفى عام ١٩٥٣ قام ماتييه تحت اسم الشركة الأهلية المصرية للبترول التى تمتلكها الشركة الدولية للزيت - إحدى شركات مجموعة « إينى » بالتعاقد مع الجمعية التعاونية للبترول ، لتعاونها فى البحث عن البترول فى منطقة وادى فيران - بعد انسحاب شركة استاندر أويل الأمريكية من مصر - ومنح الحكومة الجمعية التعاونية امتياز البحث وخلال هذه الفترة تعاملنا مع « ماتييه » ورجاله ، وخاصة مساعده فى مصر « رينوكولا » ، وقد قابلنا ماتييه مع المهندس محمود يونس عدة مرات فى مصر وفى إيطاليا ، وقد أعجبنا بأفكاره المتحررة ، فقد كان ثائرًا فى ثوب عالم تلاقت أفكارنا وأحلامنا معه .. وعندما حضر عام ١٩٥٤ إلى مصر لتوقيع عقد مشروع خط أنابيب البترول السويس/القاهرة ، قمنا بتقديمه إلى الرئيس/ جمال عبد الناصر ، الذى قابله بترحاب كبير ، وتناقش معه طويلاً رغم أن ماتييه كان لا يجيد الإنجليزية ويفهم الفرنسية قليلاً ، وجمال عبد الناصر يجيد الإنجليزية ولا يجيد الفرنسية ومع ذلك استطاعا أن يتفاهما جيدًا ، ولأول مرة يسمع جمال عبد الناصر من خبير أجنبى مخلص رأيه فى الاحتكارات البترولية العالمية والأفكار المتحررة بسيطرة البترول الوطنى ، وصار « ماتييه » بعد ذلك تربطه صداقة قوية بجمال عبد الناصر ، ومصر .

وكان « لماتييه » تأثير كبير فى تشجيع جمال عبد الناصر على تمصير البترول المصرى والتخلص من الاحتكار الأجنبى ، وضرورة

سيطرة الحكومة على مناطق البحث عن البترول ، والاستعانة بالشركات الأجنبية فى المساعدة عن البحث عن البترول نظير أتعاب وليس امتلاك الحقول حيث أن تكلفة البحث عن البترول باهظة ولا تستطيع الدولة تحمل تكاليفها ومخاطرها .

وقد تم الاتفاق بينهما على أن تقوم مجموعة « إينى » الإيطالية بمساعدة مصر فى البحث وإنتاج البترول ، وإنشاء الشركة الشرقية للبترول .

وبدأت المفاوضات من الجانبين الإيطالى ويرأسه « ماتييه » ومساعده « رينزوكولا » ، والمصرى برئاسة محمود يونس ، وفتحى رزق وأنا ... وانتهت المفاوضات بتأليف الشرقية للبترول (بترول بلاعيم) .

ويقول الدكتورعزيز صدقى عن علاقة جمال عبد الناصر بأنريكو ماتييه : « كانت توجد صداقة حقيقية بين جمال عبد الناصر ، وأنريكو ماتييه » .

ويستطرد الدكتور/ عزيز صدقى قائلاً :

وفى نوفمبر ١٩٦١ ، قابلت ماتييه لأول مرة عقب مقابلة ماتييه لجمال عبد الناصر ، وكانت توجد مشاكل بترولية كبيرة معلقة بين البلدين إيطاليا ومصر . وكان جمال عبد الناصر كعادته لا يتدخل فى التفصيلات ، ويعطى للمختصين جميع اختصاصاتهم ، فطلب منى عبد الناصر أن أجلس مع ماتييه ، ونحل المشاكل المعلقة بيننا ، وكانت كثيرة ، وزادها نمو الأعمال بزيادة الإنتاج ، وتشابك العلاقات فتراكمت وتعقدت .

وجاء « ماتييه » بقائمة الخلافات المطلوب حسمها ، وقال لى : أريد أن أقول لك شيئًا لو قعدنا مع الموظفين لن نحل أى مشكلة ، هل لديك مانع فى أن نقعد أنت وأنا وحدنا نستعرض المشاكل فأنت لديك كل البيانات ، وأنا كذلك ، وكما نعلم أن جزئية صغيرة ، أو تفصيلة صغيرة يمكن توقف الحل ، فلو أننا أخذنا المشاكل ككل ، يمكن تقديم بعض التنازلات فى بعض الأمور نظير بعض التنازلات من الطرف الآخر فى مسائل أخرى ، أى أن يحافظ كل طرف على حقوقه بأسلوب من يريد أن يصل إلى حل وليس من يريد أن يختلف ، قد يوقف موظف صغير عملاً كبيرًا نظير شىء لا قيمة له ويعطل العمل وتكون الخسارة أكبر .

ويضيف الدكتور عزيز صدقى قائلاً : « وفعلاً قعدنا مع بعض عدة ساعات ، وحسمنا جميع المشاكل ، وهذه صورة لشكل العلاقة مع ماتييه ، وصارت بعد ذلك صداقة قوية ، وكان مساعد ماتييه فى مصر أحد رجاله المقربين وهو « أتالورانى » الذى جاء إلى مصر فى ديسمبر ١٩٥٨ ليحل محل « رينزوكولا » ، وبقى فى مصر واستمرت علاقاته بمصر بعد ذلك أكثر من ٣٠ عامًا حتى أصبح مصريًا مثل المصريين ، وكان يحب مصر جدًا ، وقد لعب دورًا كبيرًا فى تحسين وتطوير العلاقات البترولية بين مصر وإيطاليا .

وفى عام ١٩٦٣ كنت فى إيطاليا فدعانى ماتييه لزيارة المقر الرئيسى لمجموعة شركة إينبى ، والمنشآت البترولية بمدينة ميلانو ، التى تقع شمال إيطاليا ثم زيارة مصنع لمعدات صناعة البترول بجوار مدينة فلورنسا فى وسط إيطاليا ، وفى طريق عودتنا من فلورنسا إلى روما

بطائرته الخاصة الصغيرة قال لى : « إن شركات البترول الكارتل تهددنى بأنها سوف تنسفنى فى الجو .. سوف تنسف طائرتى وأنا فيها .. وأنا لا أستبعد أن ينفذوا تهديداتهم ، ورجعت إلى مصر ، وبعد أسبوعين نسفوا طائرته فى الجو .. وكان هذا نتيجة لاتفاقياته البترولية مع الدول العربية ، وأولها مصر فالاتفاقية الخاصة بالشركة الشرقية للبترول تنص على مناصفة الأرباح ، وأصبح هذا أول شرط نضعه فى الاتفاقيات مع شركات البترول الأخرى بعد أن كنا نحصل على إتاوة لا تزيد عن ٥٪ من الإنتاج مما أثار شركات الكارتل المستقلة لبترول العرب » .

الشركة العامة للبترول

أول شركة وطنية ١٠٠٪ أنشئت عام ١٩٥٧ للبحث عن البترول وإنتاجه .

عند بدء العدوان الثلاثي على مصر في ٢٩ أكتوبر ١٩٥٦ ، وضع الرئيس/ جمال عبد الناصر الشركات ، والبنوك الفرنسية والبريطانية ، تحت الحراسة ، ومنها شركات شل ، وآبار الزيوت البريطانية وقد عينت مع المهندس/ محمود يونس ، والمهندس/ صدقي سليمان ، والدكتور طاهر الحديدي ، والمجموعة التي أنيط بها حراسة على شركات البترول شل وآبار الزيت ، وأثناء فترة الحراسة حصلنا بمساعدة بعض المصريين من العاملين بشركة آبار الزيت البريطانية ، والدكتور طاهر الحديدي على الدراسات الخاصة بالبحث والاستكشاف التي قامت بها شركة آبار الزيت في ٦٣ منطقة على خليج السويس ، وشبه جزيرة سيناء ، واحتمالات وجود البترول في إحدى هذه المناطق وهي منطقة رأس بكر ، والمناطق المحيطة بها . كانت شركة آبار الزيت قد توقفت عن عمليات البحث ، واستغلال تلك المناطق لتبقى ثروات مصر ورقة رابحة في يدها تحتفظ بها لنفسها ، لا تستغلها إلا إذا دعتها الحاجة إلى ذلك ، وفي نفس الوقت تصدر البترول الخام لمصر بالعملة الصعبة .

وقد أخطرنا الرئيس/ جمال عبد الناصر بذلك ، واقترحنا إنشاء شركة وطنية للبحث والإنتاج في هذه المناطق ، وفي نفس الوقت

تقدم المهندس/ على والى ، والجيولوجى أحمد البرقوقى ، والمهندس/ محمد توفيق شوقى بمذكرة إلى الدكتور عزيز صدقى وزير الصناعة ، باقتراح بتأليف شركة وطنية للبحث والإنتاج فى هذه المناطق ، وعرض الدكتور/ عزيز صدقى الأمر على الرئيس/ جمال عبد الناصر .

وقد وافق الرئيس/ جمال عبد الناصر على إنشاء الشركة بشرط أن يتأكد الدكتور/ عزيز صدقى أن الفشل لن يكون مصيرها لأنه لأول مرة تقوم شركة وطنية للبحث والإنتاج فى الشرق الأوسط ، ولم يسبقها عالميًا إلا شركة « بيمكس » بالمكسيك بعد تأميم شركة شل هناك سنة ١٩٢٤ .

وفى ٢ سبتمبر عام ١٩٥٧ قامت الحكومة بتأسيس الشركة العامة للبترول برأس مال قدره مليون جنيه ، وهى أول شركة مصرية تمارس نشاط البحث عن البترول وإنتاجه برأس مال وطنى وبخبرات مصرية خاصة ، ومملوكة بالكامل للهيئة العامة للبترول ، وضمت الحكومة إليها ٦٣ منطقة حول خليج السويس كانت خاصة بشركة آبار الزيت الإنجليزية .

وعين الدكتور/ عبد الحميد الساوى (عميد كلية الهندسة سابقًا ومن كبار المهندسين فى ذلك الوقت رئيسًا لمجلس إدارة الشركة ، والدكتور/ محمد أحمد سليم (أستاذ فى كلية الهندسة وأحد الخبراء العالميين ، وعضو مجلس الإنتاج سابقًا) عضوًا منتدبًا ، وعين المهندس/ على والى مديرًا عامًا للعمليات والدكتور/ طاهر الحديدى مديرًا عامًا للاستكشاف ، والجيولوجى/ أحمد نصر البرقوقى مديرًا

عامًا للشئون الفنية ، والمهندس/ توفيق شوقى المهندس المقيم فى الحقول .

وقد قامت الشركة العامة بالاستفادة من الخبرات المصرية التى كانت تعمل بالشركات الأجنبية ، والمتخرجة حديثًا ، كالجيولوجى/ سمير تادرس ، ومحيى الدين بهجت ، ونبيل عبد الهادى ، ومحمود وصفى ، وعبد الخالق عياد ، ومحمد معبد ، وحسين كامل ، ووفيق الجندى ، وأحمد إدريس (وجميعهم أصبحوا بعد ذلك رؤساء شركات وكبار رجال الأعمال) .

ويحكى المهندس/ على والى أول تجربة له فى العمل فى الحكومة ، فقد تلقى إشارة لاسلكية من الحقول ، بأنهم فى حاجة إلى ٣٠٠٠وتد (خابور) خشب ، وإلا فإن العمل سيتوقف فأحضر المهندس/ على والى نجارًا ، وقام بتصنيع الخوابير المطلوبة ، وقد تكلفت العملية ١٩جنيها ، وفوجىء المهندس/ على والى بأن الشركة قد أحالته إلى التحقيق متهمة إياه بمخالفة القوانين ، حيث قام بشراء خوابير دون عمل مناقصة !! ! . وتعددت هذه المواقف ، ولكن بدأ المسئولون الحكوميون فى تغيير نمط العمل الذى لم يكن يتمشى مع نمط العمل فى شركات البترول الإنتاجية التى تحتاج إلى قرارات لا تحتمل الإجراءات الروتينية التى يسير عليها العمل بالحكومة .

ولم يكن قد مضى على إنشاء الشركة العامة سوى بضعة أشهر وحتى مكنتها الدولة فى ١٥ مارس ١٩٥٨ من شراء موجودات شركتى الغاز المصرية (سب) ، الوطنية ، من الحراسة على أموال الفرنسيين ، وجعلت منهما أساسًا لإدارة بيع المنتجات البترولية بها ،

وكانت أغراض الشركة - فى ذلك الحين تشمل عمليات توزيع المنتجات البترولية .

ولقد حققت الشركة العامة ، منذ إنشائها عام ١٩٥٧ حتى اليوم اكتشافات بترولية لمناطق خليج السويس البرية ، والصحراء الغربية وأصبح لديها الحقول المنتجة الآتية :

حقل بكر عام ١٩٥٨ - حقل كريم عام ١٩٥٨ - حقل عامر عام ١٩٦٥ - حقل شقير عام ١٩٦٦ - حقل أم اليسر عام ١٩٨٨ - حقل العيون ١٩٦٩ - حقل الخليج ١٩٨٠ - حقل رأس البحر عام ١٩٨٣ .

هذا بالإضافة إلى حقل رأس غارب ، والغردقة اللذين انضما إلى الشركة عام ١٩٦٤ بعد إدماج (شركة آبار الزيوت المصرية الإنجليزية) فى الشركة العامة للبترول .

وقد قامت الشركة ، خلال الفترة من ١٩٦٧ - ١٩٧٢ ، بتنفيذ مشروعات البحث والاستكشاف التى شملتها اتفاقية التعاون الفنى مع الاتحاد السوفيتى فى مساحة حوالى ٤٠ كيلومترًا مربعًا فى الصحراء الغربية ، وتشمل واحة سيوة ، والجزء الغربى من منخفض القطارة ، وبحر الرمال الأعظم .

وهذه العمليات ، وإن لم تكلل بالنجاح إلا أنها أتاحت للشركة كوادر فنية ، وإدارية على درجة كبيرة من الكفاءة فى العمل بالصحراء ، خاصة وأنه لم يسبق لأى شركة العمل فى هذه المناطق .

رجال البترول المصريون .. وسوريا

معمل تكرير بترول حمص بسوريا :

فى أواخر عام ١٩٥٥ طلب شكرى القوتلى رئيس جمهورية سوريا من جمال عبد الناصر أن يرسل بعض المسئولين المصريين لعمل دراسة جدوى لإنشاء معمل تكرير بترول ، واختيار الموقع المناسب له ، فسافرت مع المهندس/ محمود يونس ، والمهندس/ رمزى الليثى فى أوائل عام ١٩٥٦ ، وترددنا عدة مرات على سوريا ، وقمنا بعمل دراسة جدوى للبترول فى سوريا لإنشاء معمل تكرير حيث أوضحت الدراسات أن مدينة حمص هى المكان المناسب لإنشاء المعمل .

وقمنا بتجهيز الشروط والمواصفات اللازمة لطرح مناقصة عالمية لتنفيذ مشروع إنشاء معمل تكرير بمستودعاته بمدينة حمص ، وفى آخر زيارة لنا قابلنا الرئيس/ شكرى القوتلى رئيس جمهورية سوريا ومنح كل منا وسامًا .

وقد انشغلنا بعد ذلك المهندس/ محمود يونس وأنا فى تأميم قناة السويس ، لكن المهندس/ رمزى الليثى/ ظل يتردد على سوريا للمساعدة فى دراسات المشروع خاصة وأنه كان يوجد فى سوريا فى ذلك الوقت اتجاهان ، الاتجاه التقليدى ويؤيد إعطاء المشروع للشركات الغربية وخاصة الأمريكية ، والاتجاه الثانى الشعبى ويؤيد إسناد المشروع لشركات الدول الشرقية ، وقد تفاقم الخلاف والمناقشات والمشادات



نور الدين كحالة رئيس مجلس الوزراء التنفيذى فى سوريا
فى زيارة جنـــاح قطاع البترول بمعرض دمشـــق الدولى
بجواره المهندس محمد فخرى والمهندس عبد الحميد كروش

بين المعسكرين الغربى والشرقى ، وخاصة فى مجلس النواب ، وفى مجلس الوزراء .

وفى أوائل فبراير عام ١٩٥٧ أوفدنى الرئيس/ جمال عبد الناصر إلى دمشق وكلفت هناك بأن أحسم الخلاف فى مصلحة الشرق ، فسافرت فى اليوم التالى وقابلت المهندس/ رمزى الليثى ، ووجدت الخلاف على أشده بين اليمين واليسار ، وأن الخلاف وصل إلى رجل الشارع فمكثت مع المهندس رمزى الليثى فترة ، درسنا خلالها العطاء ، وأعطينا الأفضلية لشركة « تيكنواكسبورت التشيكوسلوفاكية » لتنفيذ مشروع إنشاء معمل تكرير بترول بمدينة حمص بسوريا ، وقد قدم لنا محمود رياض (سفير مصر فى سوريا وزير الخارجية بعد ذلك ورئيسًا للجامعة العربية بعد ذلك) مساعدات كبيرة .

وقد تم إنشاء معمل تكرير بترول حمص بنجاح تحت إشراف المهندس/ رمزى الليثى وزملائه من رجال البترول المصرى .

الوحدة المصرية السورية ورجال البترول
فبراير ١٩٥٨ - سبتمبر ١٩٦١ :

فى فبراير ١٩٥٨ تمت الوحدة بين مصر وسوريا ، وصدر قانون بتنظيم هيئة البترول فى الإقليم الشمالى (سوريا) على أن تقوم الهيئة المصرية العامة للبترول فى مصر بإنشاء « الإدارة التنفيذية لهيئة البترول بالإقليم الشمالى ، وكان يطلق عليها « الهيئة العامة للبترول بسوريا » .

وعين م/ محمد بدر الدين فخرى (مصرى) رئيسًا أو مديرًا عامًّا للهيئة .

وعين مهندس/ محمد عبد الحميد كروش مديرًا للإدارة العامة للتخطيط .

الدكتور/ محيى الدين توفيق مديرًا عامًّا للاستكشاف والإنتاج .

مهندس/ رمزى الليثى مديرًا لمصفاة حمص .

وكان يشغل وظيفة سكرتير عام الهيئة الأستاذ/ رفيق جويجاكى « سورى » ، وقد استعانت هيئة البترول فى سوريا بكثير من الخبرات البترولية المصرية ومنهم من عمل بعض الوقت كخبراء ، ومنهم من أقام فى سوريا ، من هؤلاء أحمد حجى ، ومصطفى النحاس وعلى جودت ، ولطفى الغرباوى ، وحسن الدوى – ومسعد الحبروك ، وأحمد عبد الحليم وغيرهم .

وفى فترة الوحدة ، قام المصريون بأعمال كثيرة بالنسبة للبترول السورى من ذلك :

(أ) إنشاء معمل حمص ، وتشغيله ، وتدريب كوادره .

(ب) إنشاء مستودعات للبترول فى أنحاء سوريا ، مثل حلب ودمشق ودرعا ، والقماش .

(جـ) إنشاء شبكة خطوط الأنابيب تربط معمل تكرير حمص بمركز التوزيع فى حلب ، ودمشق واللاذقية ، وخط أنابيب يربط الحقول بمعمل تكرير حمص .

قام رجال البترول المصرى بأعمال الحفر فى حقل « قرة شوك » شمال شرق سوريا وحفرت حتى أوائل ١٩٦١ ثلاث آبار إحداها جافة ، واثنتان منتجات بمعدل ٤٥٦٣ برميلاً يوميًّا ، (وكان قد سبق

لشركة « منهل » أن قامت بحفر خمس آبار ، ظهر النفط فى أربع منها ، وبلغ مجموع إنتاجها ٣٠٢٨ برميلاً فى اليوم وشركة « منهل » أسسها عام ١٩٤٨ « جيمس منهل » أحد مقاولى الحفر فى الولايات المتحدة الأمريكية وهو من أصل سورى) ، وبذلك ارتفع إنتاج سوريا من البترول ٣٠٢٨ إلى ٧٥٩١ بزيادة قدرها ٤٥٦٣ برميل فى اليوم ، وذلك بفضل رجال البترول المصرى وذلك خلاف الأبحاث ، والدراسات التى قام بها المصريون فى سوريا ، وقد تم عمل خرائط الجيولوجيا السطحية والمساحة الجوية ، والمساحة المغناطيسية ، وخرائط المساحة الجاذبية والمساحة السزمية .

وكان رجال البترول المصرى فى سوريا على مستوى مرتفع من الكفاءة والخبرة والسمعة الطيبة ، وقد تركوا ذكرى طيبة فى الشعب السورى حتى إنه عندما حدث الانفصال فى سبتمبر عام ١٩٦١ ، عومل المصريون من السوريين أحسن معاملة .

تأميم شركة شل البريطانية :

فى ٢٦ مارس ١٩٦٤ صدر قرار جمهورى بتأميم شركات شل ، وشل للكيماويات ، وباقى نصيب الحكومة البريطانية فى شركة آبار الزيوت ، وكانت الحكومة قد ساهمت فى الشركة بحصة قدرها ٥٠٪ من رأس مالها فى عام ١٩٦١ .

وقد عينت مفوضًا عامًّا لتنفيذ عملية تأميم شركة « شل » ، وضم الشركة العربية للتوزيع إليها – وكانت الشركة العربية فى بدء إنشائها بعد ضم الشركات الفرنسية والإنجليزية سب ، والغاز والبترول



أول مجلس إدارة لشركة مصر للبترول بعد تأميم شركات شل ويرى المهندس عبد الحميد أبو بكر فى المنتصف والمهندس وجيه قطب والمهندس عدلى العربى والسادة جلال ثابت ومصطفى زهدى وجميل بخيت والمهندس حسين بهاء وممثلى العمال فى المجلس

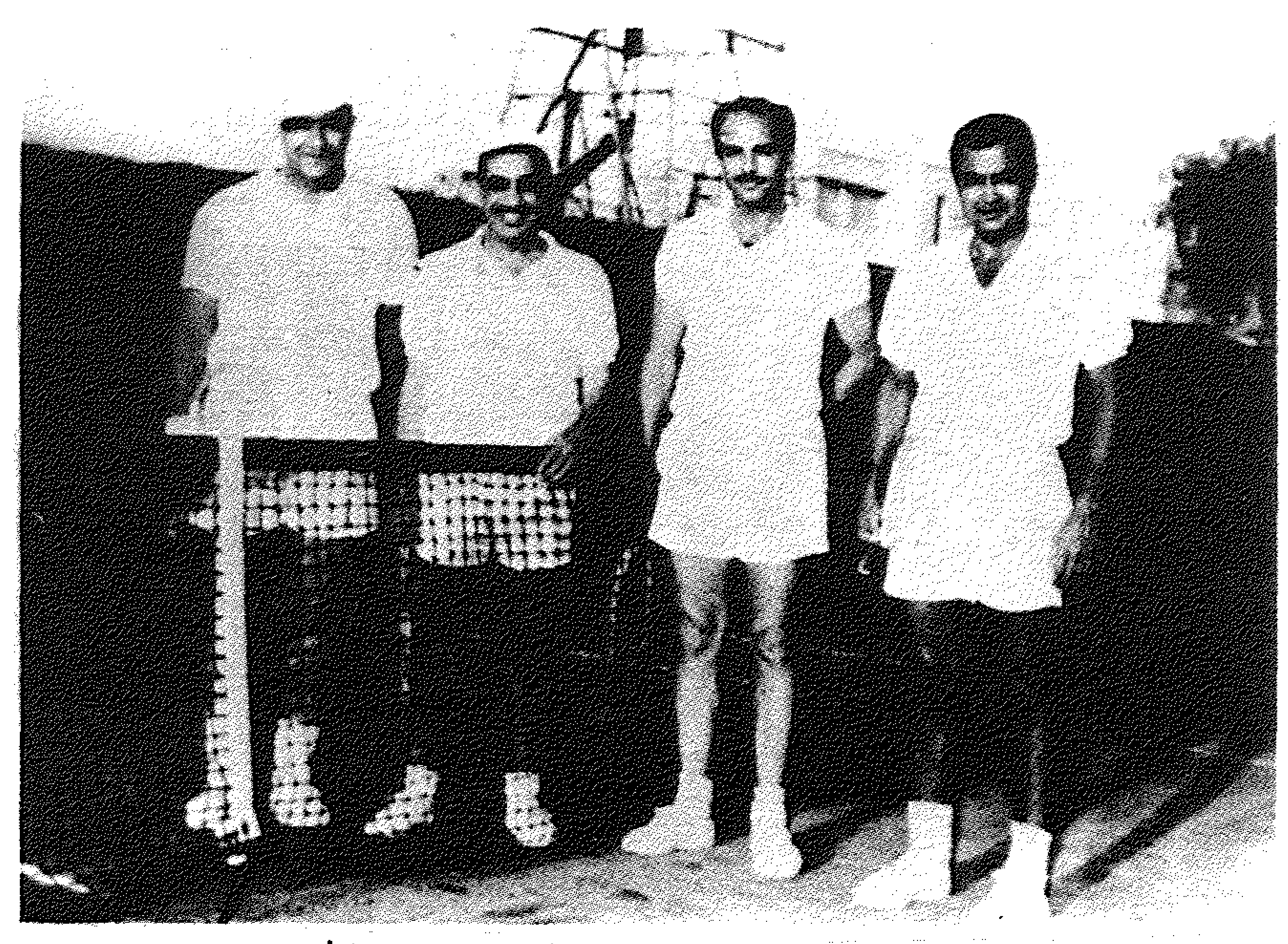
الوطنية ، وجهاز تسويق الشركة العامة للبترول – كما أدمج معها ١٤ شركة نقل بترول لتصبح « شركة مصر للبترول » أكبر شركة تسويق بترول فى مصر ، وعينت أول رئيس ، والعضو المنتدب لمجلس إدارة الشركة .

وعقب التأميم أطلقت على الشركة المؤممة والشركة العربية وشركات النقل اسم « الشركة العربية للبترول » تسهيلاً للأوضاع ، ولكن الرئيس جمال عبد الناصر كان فى توديع أحد كبار الزوار الأجانب فى مطار القاهرة ، وشاهد عربات ومعدات تموين الطائرات ما زال مكتوبًا عليها شركة « شل » وبعضا منها مكتوب عليه « الشركة العربية » فطلب من الدكتور/ عزيز صدقى (وزير الصناعة) أن يستبدل بهذا الاسم اسم « شركة مصر للبترول » .

واخترت الأهرامات الثلاثة مع شعلة البترول رمزًا لها .

وكانت التعليمات التى صدرت لى من الرئيس جمال عبد الناصر أن أحافظ على الكفاءات الموجودة بشركة شل ، وعدم المساس بالحقوق المكتسبة للعاملين ، مع الاحتفاظ بمستوى الأداء المرتفع بالشركة .

وكان أول قرار اتخذته ، أن أمرت برفع الشمع الأحمر وبفتح الخزائن والمخازن ، والمستودعات ، والمكاتب ، اجراء جرد بواسطة لجان من العاملين فى كل موقع ، وذلك حتى لا تتعطل الأعمال ، وتحدث أزمة بترولية خاصة بالنسبة لتموين الطائرات والسفن ، ثم اجتمعت بعد ذلك بالعاملين فى قاعة السينما بالدور الأرضى بمبنى الشركة ، وطمأنتهم على حقوقهم وأن التغير الوحيد الذى حدث هو



صورة تجمع مـن اليمين إلى اليسار حسين صالح
ونور الدالى. وعبد الحميد أبو بكر ومحمد بدر الدين

أنى سأحل محل الإدارة العليا الإنجليزية ، وطلبت منهم أن يتعاونوا معى فى إدارة هذا المرفق الضخم ، ولا يضطرونى إلى الاستعانة بأفراد من خارج الشركة .

وكان بعض العاملين على خلاف مع بعض رؤسائهم وكانوا قد أرسلوا - عقب إذاعة قرار التأميم - برقيات إلى رئيس الجمهورية طالبين محاكمتهم وفصلهم ، وفي هذا الاجتماع أعلنت أن كل العاملين سواء ، وقلت لهم : إننى هنا أدير هذا المرفق ، وإذا كان لدى أى منكم اتهام ضد زميل له فليتقدم بالاتهام شريطة أن يكون مشفوعًا بالأدلة المثبتة للاتهام ، وعندئذ سوف أحيل الأمر للجهات المختصة .. ولم يقدم اتهام واحد ..

وجاء المهندس/ على والى وكان يشغل وظيفة مدير عام مؤسسة البترول لزيارتى وكنت فى سبيل فتح الخزانة الموجودة فى حجرة مدير عام شركة شل الإنجليزى ، ووجدنا بداخلها جواز سفره ، وبعض الصور الخاصة به وبأسرته ومبلغًا من المال ، فسألت المهندس/ على والى عن رأيه بالنسبة للنقود الموجودة فى الخزنة ، وكان من الواضح أنها ملك المدير الإنجليزى ، فسألنى عن قيمة المبلغ فأجبت بأنه مائة جنيه مصرى فجاء رأيه متفقًا مع رأيى الذى أضمرته ، وهو أن هذا المبلغ لابد أنه يخص المدير شخصيًا وليس الشركة ، ويجب أن نرده إليه وسألت المهندس/ على والى عن سبب سؤاله عن قيمة المبلغ ، فأجاب بأنه يريد أن يتأكد من أن فى إمكانه سداد المبلغ فى حالة اعتبار هذا التصرف خطأ ويجب رده !! ! وقد اتصلت عقب التأميم بمدير الشركة الإنجليزى السيد/ جون ديفز بمنزله ، وكان



المهندس عبد الحميد أبو بكر يتوسط مدير شركة شل فى
مصر والمدير العام فى لندن فى حفل وداعه بعد تأميم الشركة

يسكن فى إحدى الفيلات الخاصة بالشركة - وأخبرته بقرار التأميم ، وطلب منى أن يبقى فى منزله فترة لحين تدبير أموره ، على أن يدفع إيجار السكن ، فوافقت على أن يبقى فى منزله ، وأخبرته بأننى سوف أترك له سيارته وسائقه ، والعاملين فى منزله من طباخ ، وجناينى وغيرهم على أن يتم محاسبته مستقبلاً على ذلك ، وعرضت عليه أن يتصل بسكرتيرته السابقة السيدة/ رجينا بشاى - التى أصبحت سكرتيرتى - إذا أراد شيئًا .

وحدث فى اليوم التالى أن تعرضت ابنة المدير الإنجليزى فى نادى الجزيرة لحادث « عضها حصان » فاتصل بنا ، فقام طبيب الشركة الدكتور/ محمود سعيد بجميع الإسعافات والإجراءات اللازمة .

وكانت نتيجة معاملتنا الطيبة للمدير الإنجليزى أن قدم بعد ذلك للشركة مساعدات كبيرة ، منها إقناع شركة شل فى لندن بأن تستمر وعملاءها فى تموين طائراتهم وسفنهم بواسطة الشركة ، واحتفاظ الشركة بتوكيلات شركة شل ، وشل للكيماويات فى مصر ، وإمدادنا بقطع الغيار اللازمة لمعدات خدمات تموين الطائرات .

وقد تم الاتفاق مع شل لندن على استمرار التعاون مع الشركة ، وتم وضع جميع الشروط المنظمة لذلك ، وقد بدأت الشركة فورًا في تنفيذ الاتفاق دون انتظار لإتمام إجراءات التعاقد ، التى تستغرق وقتًا طويلاً ، واستمر تنفيذ التعاقد بين الطرفين على أكمل وجه ، وفى لجنة المفاوضات المشكلة برئاسة الدكتور/ القيسونى - وزير المالية فى ذلك الوقت - يعاونه الدكتور/ حامد السائح ، والسيد/ زكريا توفيق عبد الفتاح وكيل الوزارة وقد أصبحا وزيرين بعد ذلك - الخاصة

بتسوية النواحى المالية بين مصر وبريطانيا ، وخاصة موضوع التعويضات عن تأميم شركات شل ، أبدى الدكتور/ قيسونى دهشته عندما وجد بين المستندات أن شركة شل دفعت حوالى ١٠ مليون جنيه إسترلينى مقابل الأعمال التى تولت شركة مصر للبترول القيام بها .

وسألنى د . القيسونى « هل يوجد تعاقد كتابى بينكم » .

فأجبت « لم تسمح الظروف بتوقيع التعاقد بعد إلا أننا قمنا — تلافيا لتعطيل سير العمل — بتنفيذ الاتفاق والشروط التى تم الاتفاق عليها معتمدين على « كلمة الشرف » لذلك بدأنا فى تنفيذ التعاقد قبل توقيع العقد .

فأبدى د . القيسونى إعجابه ، واستحسانه لهذا الموقف أولاً وبالعشرة مليون جنيه ثانيًا .

كانت شركة شل قد قامت بتمليك المديرين بالشركة السيارات التى يستخدمونها ، وتم توقيع عقود نقل الملكية لبعضهم ، ولم يكن قد تم توقيع العقود الخاصة بالبعض الآخر وإن كانت إجراءات نقل الملكية قد تمت فعلاً ، فاتصل بى أحد كبار المسئولين فى مؤسسة البترول وطلب منى أن أوقف هذه العملية فورًا ولكنى رفضت ، ووقعت عقود تمليك السيارات المذكورة باعتبار ذلك ضمن الحقوق المكتسبة للعاملين التى أوصى الرئيس/ جمال عبد الناصر بالحفاظ عليها .

وكان لنقابة العاملين فى شركة شل فضل كبير فى نجاح التأميم ، فقدموا لى المعاونة الصادقة ، مما ساعد على نجاح العملية ونجاح سير

العمل بالشركة ، وكان على رأسهم الوزير السابق على السيد - الذى كان فى ذلك الوقت وكيلاً لمجلس الشعب ومحمود موافى رئيس نقابة عمال شركة شل ، وأنور عشماوى (رئيس نقابة عمال البترول بعد ذلك) .

أما العاملون فى الشركة فقد تعاونوا معى بمنتهى الإخلاص ، أذكر منهم على الأخص السادة/ وجيه قطب ، ومصطفى زهدى ، وكمال شاكر ، وصلاح الجبالى ، وصبحى أحمد على ، وجورج صليبى ، وحسين بهاء ، وحمادة قنديل ، أذكر منهم من الشركة العربية السادة/ عدلى العرابى ، وجلال ثابت ، وحسن علام .

عقود البترول الغربيـة الأربعـة
التى كانت نقطة تحول فى تاريخ البترول المصرى :

- خلال عامى ١٩٦٣ ، ١٩٦٤ تم توقيع أربعة عقود للبحث عن البترول واستغلاله .

الأول : مع شركة بان أمريكان فى منطقة خليج السويس .

الثانى : مع شركة بان أميركان فى مناطق الفيوم ، وعجيبة ، والصحراء الغربية .

الثالث : مع شركة فيليبس الأمريكية منطقة شمال بان أمريكان ويشمل الساحل غرب فرع رشيد حتى الحدود الليبية ، وجنوبًا إلى وادى النطرون عدا منطقة سيوة .

الرابع : مع مؤسسة ألاينى الإيطالية ، ويشمل منطقتى الدلتا وخليج الزيت وتشترك هذه العقود فى أنها :



دفع الغاز من حقل عبد الحميد أبو بكر (أحد حقول أبوماضى)
أول حقل منتج للغاز ليعلن دخول مصر عصر الغاز الطبيعى فى
الصورة المهندس احمد هلال والمهندس عبد الحميد أبو بكر

١ - تؤمن رأس المال الوطنى من أى مخاطر . حيث تتحمل الشركة الأجنبية جميع مصاريف ونفقات البحث ، وهى تكاليف باهظة جدًّا لا يمكن للحكومات أن تتحملها ، وفى حالة وجود البترول تسترد هذه التكاليف من الإنتاج تدريجيا ، وفى حالة عدم وجود بترول تتحمل الشركة الأجنبية جميع النفقات .

٢ - حصول رأس المال الوطنى على ٧٥٪ من الأرباح بعد أن كانت الحكومة المصرية تحصل على إتاوة تعادل ٥٪ بالإضافة إلى حصول مصر على ٦٠٪ من الإنتاج على الأقل .

٣ - الإشراف الكامل عن طريق الاشتراك المتكافئ فى الإدارة والرقابة الكاملة على المصروفات .

٤ - تفضيل كل ما هو وطنى بالنسبة للمهمات ، والعمالة ، ومقاولى الخدمات وغير ذلك ، وقد أسفرت هذه العقود عن اكتشاف حقول هامة للبترول والغازات هى :

* حقل « مرجان » فى خليج السويس الذى تم اكتشافه فى شهر مارس ١٩٦٥ ، وهو أكبر الحقول البترولية حتى اليوم من حيث إنتاجية البترول ، والغاز المصاحب ، وهو ينتج حاليا حوالى ٥٥٪ من إنتاج البترول فى مصر .

* حقل الغاز الطبيعى « أبو ماضى » أول وأكبر حقول الغاز الطبيعى ، اكتشف عام ١٩٦٧ وسمى باسم « عبد الحميد أبو بكر » .

* حقل « بترول العلمين » شمال الصحراء الغربية اكتشف فى

ديسمبر ١٩٦٦ ، وحقل الغاز الطبيعى فى أبى قير وقد اكتشف فى ١٩٦٩ .

* وقد اكتشفت هذه الشركات عددًا من حقول البترول والغاز بعد ذلك مثل « شقير » ، « عامر » ، « وأبى الغراديق » بالصحراء الغربية فى ١٩٦٩ .

ومن هذه الاكتشافات تحصل مصر على ١٠٠٪ من إنتاج الغاز الطبيعى وحوالى ٨٠٪ من إنتاج البترول .

أما كيف تم توقيع هذه العقود على الرغم من أن مصر كانت فى ذلك الوقت على علاقة قوية بالاتحاد السوفيتى فوراء ذلك حكاية :

يحكى الدكتور/ عزيز صدقى ذكرياته عن ذلك فيقول :

« أنا متذكر فى سنة ١٩٥٩ » .

وكان خرشوف قد انتقد مصر فى أحد تصريحاته ، وفى خطاب جمال عبد الناصر فى احتفالات عيد النصر ببور سعيد هاجم خرشوف بمنتهى القسوة .. وكان جمال عبد الناصر لا فرق عنده بين روسى أو أمريكى وإنما كل ما يهمه هو مصلحة مصر .. وكان منطقه دائمًا أنه لا يفعل شيئًا إرضاء لأحد .. ولكن هدفه فقط مصالح مصر والدليل على ذلك موقفه من الشركات الصناعية والبترولية الأمريكية والأوربية فى مجالات البترولية ، والأدوية ، والصناعة » .

لقد بدأت الاتصالات بين الطرفين ، المصرى والأمريكى بواسطة المحيطين بجمال عبد الناصر كالمهندس/ محمود يونس ، والدكتور القيسونى ، وغيرهم وبين رجال البترول الأمريكان .

وفى عام ١٩٦٠ دعى الدكتور/ عزيزصدقى لزيارة الولايات المتحدة فى برنامج مخصص لقيادة الدول ، لزيارة الأنشطة المختلفة فى أمريكا (وفى عام ١٩٦٢ ذهبت لزيارة أمريكا فى هذا البرنامج وكنت فى ذلك الوقت سكرتيرًا عامًا لهيئة قناة السويس) .

وفى هذه الزيارة قابل الدكتور/ عزيز صدقى وكيل وزارة الخارجية الأمريكية للشئون الخارجية .. وسأله عن أسباب إحجام شركات البترول في مصر ، فكرر له ما سبق أن كرره للمسئولين المصريين وهو « التأميم » فأجابه عزيز صدقى : إن مصر فى حالة التأميم تدفع تعويضات فأجاب وكيل الخارجية .. إن التعويضات غير كافية ، لأن شركات البترول عندما تستثمر أموالها فى البحث عن البترول ، تكون معرضة لمخاطر الفشل ، وخسارة أموال طائلة ، لذلك فإنها تعتمد على ما تحققه من ربح كبير عندما تجد البترول مقابل احتمالات الخسارة التى تعرضت لها ، وهكذا فإن أى تعويض يصبح غير كاف ، فلابد من اتفاقية ضمان بين الحكومتين .

وعاد الدكتور/ عزيز صدقى إلى القاهرة ، وكان الدكتور القيسونى قد سافر عدة مرات إلى الولايات المتحدة بخصوص هذا الموضوع ، وبعد دراسات مستفيضة أجراها ، عرض الدكتور/ عزيز صدقى والدكتور/ القيسونى الموضوع على الرئيس/ جمال عبد الناصر ، وأوضحا له أن المناطق التى يمكن للشركة الوطنية أن تبحث فيها عن البترول لا تتعدى ٣٪ من إجمالى المناطق المحتمل البحث فيها ، وإيجاد البترول ، وإن مصاريف البحث مكلفة جدًّا مع وجود احتمالات كبيرة للفشل ، فإذا افترضنا أن مصر اعتمدت على الشركات الوطنية

فى التنقيب ، ومعرفة ما إذا كان يوجد بترول ، وأين يوجد .. وحجزنا جميع المناطق لخمسين سنة قادمة ، وتركنا باقى المناطق مجهلة ، فلمصلحة من يكون ذلك إذا وجد بترول فى هذه المناطق ، وظل مجهولاً فى الوقت الذى تحتاج فيه مصر هذا البترول ، وإمكانيات مصر المالية لا تسمح بالمخاطرة ، إن فى إمكان مصر أن تحجز المناطق التى حددتها الدراسات ، كمناطق أكثر احتمالاً لوجود البترول بها للشركة الوطنية ، وما عدا ذلك فتقوم مصر بطرحه فى مناقصة عالمية بين شركات البترول .

وقال جمال عبد الناصر : « ما دامت الشركات الأمريكية ستحضر للبحث عن البترول بشروطنا فأنا موافق » .

ودعا الدكتور/ عزيز صدقى الشركتين الأمريكيتين « بان أمريكا » وفيليبس . والشركة الإيطالية « إينى » وعرضت مؤسسة البترول عليها ثلاث مناطق .

المنطقة الأولى : الساحل الشمالى غرب فرع رشيد حتى الحدود الليبية وجنوبا إلى وادى النطرون .

المنطقة الثانية : خليج السويس .

وكانت الدراسات تدل على أن احتمالات وجود البترول فى الساحل الشمالى أكبر من خليج السويس .

والمنطقة الثالثة : دلتا النيل .

بدأت المفاوضات بين شركات البترول الثلاثة وبين مؤسسة البترول التى كان يمثلها رئيسًا المهندس/ أحمد كامل البدرى والمهندس/ على

والى مدير عام المؤسسة ، والدكتور/ محمود أمين مدير الاستكشاف ، والمهندس/ عزت المصرى مدير الإنتاج ، والسيد/ أحمد توفيق المدير المالى .

وبعد مفاوضات مضنية استغرقت حوالى سنتين ، تم التوصل إلى اتفاق على أساس الشروط المذكورة سابقًا .

وكان التنافس شديدًا على المنطقة الأولى ، منطقة الساحل الشمالى بين شركتى بان أمريكا ، وفيلييس .

ويقول الدكتور/ عزيز صدقى عن هذه المفاوضات : إنه يقدم شهادة فخر لرجال البترول المصريين ، ذلك أن ممثل شركة بان أمريكا وكان يدعى « رالف مكدونالد » كان يتردد كثيرًا على الوزارة والهيئة بدرجة أنه اعتقد أن شركته سوف تحصل على الامتياز ، وفى آخر يوم قبل إعلان النتيجة جلس يتفاوض لمدة ٧ ساعات مع الدكتور/ عزيز صدقى واللجنة ، ثم خرج وذهب إلى السفارة الأمريكية وأعلن عن حفل استقبال فى اليوم التالى احتفالاً بنجاحه ، ولكن عندما أعلنت النتيجة فى اليوم التالى ، كانت شركة « فيلييس » هى التى فازت بامتياز البحث فى الساحل الشمالى ، لأن شروطها كانت أفضل .

وهذه شهادة لرجل البترول معناها أنه « مفيش » كلمة خرجت من رجال المفاوضات تعنى أنهم صانوا سرية المفاوضات ، فلم تتسرب أية معلومات عن سيرها ، وقد قابل بعد ذلك الدكتور/ عزيز صدقى ، وهو فى حالة سيئة وقال له « لقد كنا متأكدين من أننا سنحصل على الامتياز » .

فأجاب عزيز صدقى : بالتأكيد كنتم ستحصلون على الامتياز لو كانت شروطكم أحسن « فأجاب » مكدونالد » : أنا فى موقف حرج أمام شركتى مع كل المجهود الذى بذل سدى » .

فأجاب عزيز صدقى « لم تذهب جهودكم هباء » هناك المنطقة الثانية وهى منطقة خليج السويس ... إذا قبلتم أن تأخذوها بالشروط التى قدمتها شركة فيلبس لمنطقة الساحل الشمالى فأنا موافق » .

فوافق مكدونالد على أن تأخذ شركة بان أمريكا حق امتياز البحث عن البترول فى منطقة خليج السويس بشروط شركة فيلبس فى الساحل الشمالى .

ويشاء الحظ أن تكتشف شركة بان أمريكا حقل مرجان بعد ٦ شهور أى فى مارس عام ١٩٦٥ ، وهو أكبر حقل بترول اكتشف فى مصر حتى الآن .

وحصلت بان أمريكا على امتياز البحث فى مناطق الصحراء الغربية والفيوم جنوب الساحل الشمالى بنفس الشروط ، واكتشفت بعد ذلك حقول أبى الغراديق للغاز والبترول .

أما منطقة الدلتا فقد حصلت على حق امتياز البحث فيها شركة « إينى » الإيطالية بنفس الشروط .

وفى يناير ١٩٦٧ تم اكتشاف أكبر حقل غاز طبيعى اكتشف فى مصر حتى الآن وهو حقل أبو ماضى .

وفى ديسمبر ١٩٦٦ اكتشفت شركة فيلبس حقل العلمين ، وسمى بذلك لقربه الشديد للموقع الذى وقعت فيه معركة العلمين الشهيرة

بين الجيش الألمانى بقيادة « روميل » وجيش الحلفاء بقيادة الإنجليزى « مونتجمرى » ..

وانهزم الألمان فيها بسبب نقص البترول !! ! بينما كان البترول تحت أقدامهم .. !!

وكانت هذه العقود بداية الاكتشافات البترولية ، وبداية دخول الشركات الأمريكية مجال البحث عن البترول بعد سنة ١٩٥٢ .. والأمريكان كما يقال دائمًا هم أهل البترول .. أو كما يقال : إن البترول جنسيته أمريكية لتقدم أمريكا فى هذا المضمار عن جميع دول العالم .

وقد تعرض البترول لهجوم بعض مدعى الاشتراكية خاصة عند عرض الاتفاقيات على مجلس الشعب ، بل ذهبوا إلى حد اعتبارها خيانة وطنية ، وتسليم البلاد للأمريكان أعداء البلاد ، إلا أن الرئيس/ جمال عبد الناصر وقف وقفة حازمة وقال : « إذا اكتشف البترول هل سيحمله الأمريكان على ظهورهم ويرحلون به .. طبعا .. لا .. فكل بترول يكتشف فى مصر هو ملك لمصر ولمصلحتها » .. فهدأت الزوبعة ..

• إن اكتشاف البترول فى هذه السنوات هو الذى ساند الاقتصاد المصرى برغم الحصار الاقتصادى وخلال حرب ١٩٦٧ ، وحرب الاستنزاف وحرب ١٩٧٣ .. وحتى اليوم .

حقل مرجان :

اكتشفته شركة بان أمريكا فى مارس ١٩٦٥ بواسطة فرعها فى مصر « شركة أموكو » ، وكان رئيسها فى مصر « السيد/ فاندربيك » شخصية ممتازة ، أحب مصر وأدى لها خدمات جليلة .

وأثناء حفر هذا البئر ، ذهب المهندس/ على والى فى زيارة إلى الكويت ، وأعجب بحقل « مرجان » وهو أضخم حقولها ، فلما عاد واكتشف البترول أطلق على الحقل الجديد اسم مرجان تيمنا بشقيقه بالكويت ، وقد ثبت الآن أن حقل « مرجان » ما زال أكبر الحقول المصرية ، وهو حقل بحرى يقع فى خليج السويس فى منطقة شعب على .

وقد قلب هذا الحقل الموازين فأصبحت مصر بفضله دولة مصدرة للبترول بعد أن كانت دولة مستوردة للبترول .

ومن الطرائف التى تحكى عن هذا الحقل ، أنه تم تحديد مكان حفر البئر فى ضوء الأبحاث والدراسات ، ووضعت شمندورة لتحديد مكان حفر البئر فى اليوم السابق للحفر ، وحدث أثناء الليل أن قامت عاصفة ورياح شديدة دفعت الشمندورة البحرية مسافة ٣٥٠ مترًا تقريبًا من مكانها ، وتم الحفر فى المكان الجديد ووجد البترول ولم يكتشف هذا الخطأ إلا عند حفر البئر الثالث فى حقل مرجان .

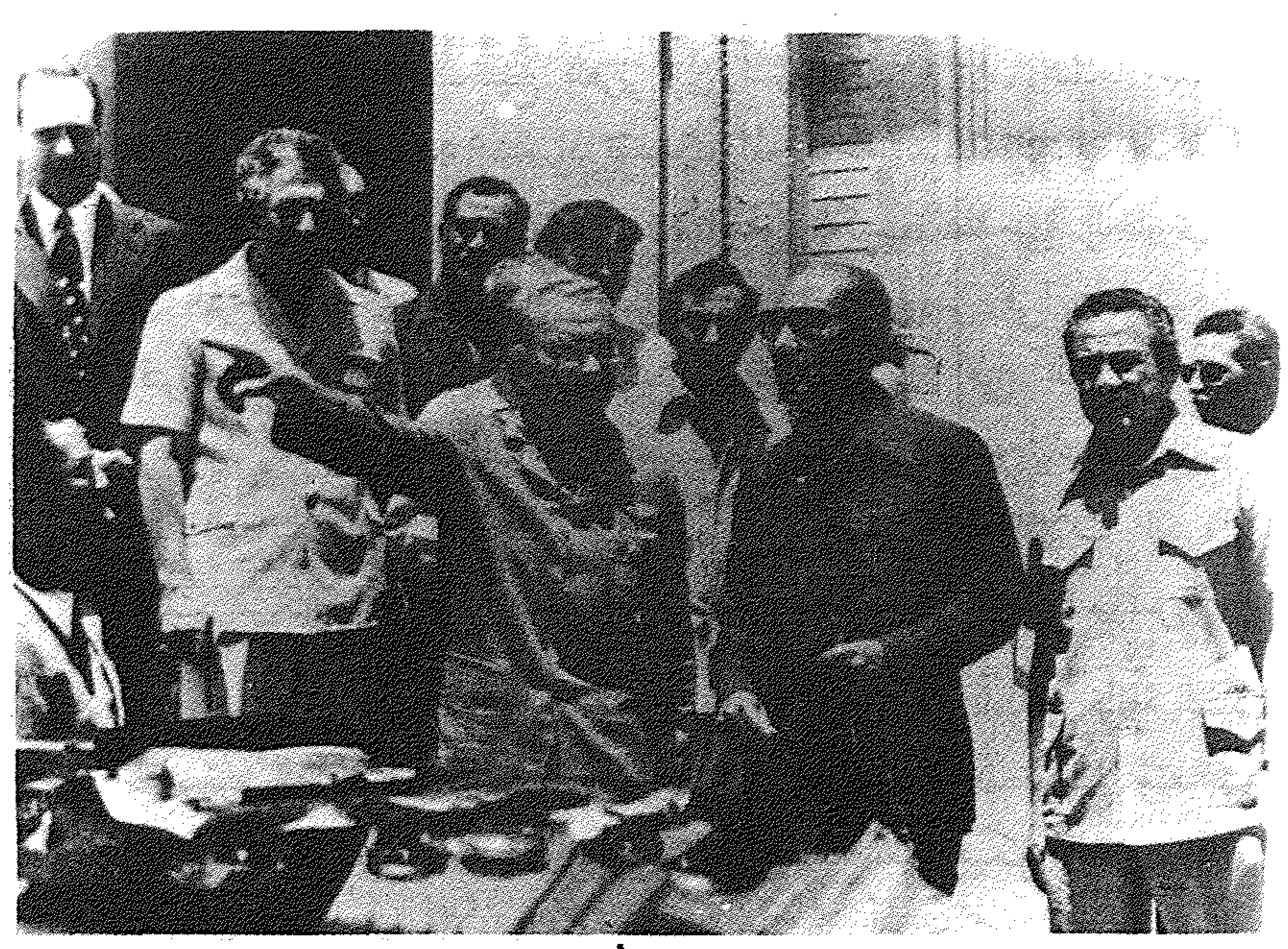
ويقع حقل مرجان فى خليج السويس قريبًا من مدينة الطور بسيناء فى الضفة الشرقية ، وبعيدًا عن الضفة الغربية ودلتا النيل ، وبعد اكتشاف مرجان حدث خلاف بين الجانبين المصرى والأمريكى ، فالجانب الأمريكى وعلى رأسه « فاندربيك » يريد إنشاء مرافق تسهيلات الإنتاج من مستودعات وخطوط أنابيب وميناء للشحن بالقرب من الطور فى سيناء ، لوقوع الحقل فى البحر قريبًا من شاطئ سيناء ، وحيث يوجد ميناء الطور ، وتتوافر وسائل المعيشة من المياه والخضرة والحياة ، أما الجانب المصرى وعلى رأسه المهندس/ على والى

فكان يريد إنشاء مرافق تسهيلات الإنتاج على الجانب الغربى فى رأس شقير ، لأسباب استراتيجية أهمها أن الإنتاج يجب أن يكون فى الغرب ، لأن حقول بترول بلاعيم موجودة فى الجانب الشرقى فى سيناء ، ومن غير المعقول أن نضع جميع حقول بترولنا فى جهة واحدة ، كما أنه من مميزات شقير وجود تل بها يمكن وضع المستودعات عليه ، حتى نوفر تكاليف إقامة محطة لشحن البترول .

وتألفت لجنة تتكون من ثلاثة أعضاء برئاسة أمريكا ، وعضوية مهندس/ محمود صادق ، والسيد/ محمد الحصرى (مدير الشئون الإدارية لشركة جابكو بعد ذلك) وتحت ضغط المهندس/ على والى وبمجهود محمود صادق ، والحصرى ، جاء تقرير لجنة الدراسة فى صالح رأى المهندس/ على والى بإنشاء تسهيلات حقل مرجان فى شقير غرب خليج السويس .

وقد اتهم المهندس/ على والى بعد ذلك بأنه أضاع على الدولة ٣ مليون جنيه لإقامة منشآت « مرجان » فى غرب خليج السويس وليس فى سيناء .

وبعد حرب ١٩٦٧ ، وضياع سيناء ، استولت إسرائيل على حقول بترول بلاعيم البرية والبحرية ، فحرمت مصر من إنتاجها بينما ظلت مصر تستغل إنتاج حقل « مرجان » وعندئذ كثر المدعون بأنهم أصحاب فكرة وضع الإنشاءات البترولية فى شقير غرب الخليج .. وإنقاذ البترول الوطنى .



الرئيس السادات والمهندس أحمد هلال والمهندس
عبد الحميد كروش فى افتتاح مشروع خط سوميد

مشروع خط أنابيب البترول
خليج السويس / حوض البحر الأبيض المتوسط (سوميد)

بدأ التفكير فى ربط خليج السويس بالبحر الأبيض المتوسط بخط أنابيب لنقل بترول الخليج العربى إلى أسواقه فى أوربا ، عندما أغلقت قناة السويس عام ١٩٥٦ ، إذ تقدمت المجموعة العالمية للإدارة الهندسية والمعروفة اختصارًا باسم I.M.E.G وهو مكتب هندسى إنجليزى ، إلى المرحوم/ محمود يونس رئيس هيئة قناة السويس فى هذا الوقت باقتراح يقضى بإنشاء خط أنابيب لنقل البترول من السويس إلى بورسعيد موازيًا لقناة السويس ، كمشروع بديل لمشروع توسيع وتعميق قناة السويس ، وكان المشروع مبنيًا على أساس أن ناقلات البترول كانت تشكل الحجم الرئيسى لما يمر من بضائع فى قناة السويس .

وقد رفض المهندس / محمود يونس الاقتراح على أساس طاقة القناة عند توسيعها لا تقارن بطاقة أى خط للأنابيب ، كما أن توسيع وتعميق القناة سيمكنها من استقبال ناقلات أخرى إذا تغير هيكل النقل بالقناة فى المستقبل ، وهو الأمر الذى حدث فعلاً إذ أصبحت الحاويات تمثل الحجم الرئيسى للبضائع التى تمر فى قناة السويس .

وبعد إغلاق القناة للمرة الأولى فى عام ١٩٥٦ اتجه القائمون على بناء ناقلات البترول إلى الناقلات العملاقة التى لا تمر فى قناة السويس ، ولكنها تستخدم طريق رأس الرجاء الصالح وبدأت القناة تفقد أهميتها بالنسبة لنقل البترول .

وعندما أغلقت القناة للمرة الثانية عام ١٩٦٧ ، تقدمت نفس المجموعة IMEG إلى الدكتور/ عزيز صدقى وزير الصناعة والبترول والثروة المعدنية فى ذلك الوقت فى صيف عام ١٩٦٨ ، باقتراح إنشاء خط الأنابيب مرة أخرى ، ولكن بفلسفة جديدة هى منافسة الناقلات العملاقة التى تنقل البترول عن طريق رأس الرجاء الصالح وجذب حركة النقل ، لتكون من خلال الأنابيب التى تربط خليج السويس بالبحر الأبيض المتوسط .

وقد شكل الدكتور عزيز صدقى لجنة من هيئة قناة السويس ، وهيئة البترول ، وهيئة التصنيع ، لدراسة اقتراح المجموعة الهندسية المشار إليها وتقرير مدى صلاحيته واقتصادياته .

وقد انقسمت اللجنة فى الرأى حول المشروع إذ اعتبر مندوبو هيئة قناة السويس المشروع منافسًا لمشروعهم ، لتوسيع وتنمية القناة ، بينما رأى مندوبو هيئة البترول وهيئة التصنيع ، أن المشروع لا ينافس مشروعات قناة السويس بل يكملها ، وأن المشروع سليم من الناحية الاقتصادية خاصة وأن إسرائيل كانت تقوم فى ذلك الوقت بإنشاء خط أنابيب لنقل البترول الخام من ميناء « إيلات » على خليج العقبة فى البحر الأحمر إلى ميناء « عسقلان » على البحر الأبيض جنوب « تل أبيب » ، وذلك لتحل محل قناة السويس فى نقل البترول العربى والإيرانى إلى أوربا (وقد بدأ فى إنشاء الخط فى يونيو عام ١٩٦٨ وتم إنشاؤه وتشغيله فى فبراير عام ١٩٧٠ ، ويبلغ طول الخط ٢٦٠ كيلو مترا وقطره ٤٢ بوصة ، وكانت كفاءة الخط عند تشغيله ٢٠ مليون طن سنويًا تم رفعها إلى أقصى طاقة للخط ٦٠ مليون طن سنويًا) .

وقد عرض الموضوع على الرئيس جمال عبد الناصر الذى وافق على تنفيذه رغم الظروف الاقتصادية القاسية التى تمر بها مصر ...

وقد كلف جمال عبد الناصر الدكتور عزيز صدقى وزير الصناعة والبترول لاتخاذ الإجراءات لتنفيذ المشروع .

التمويل والإطاحة بوزير البترول :

عندما ثبتت جدوى المشروع الاقتصادى تم وضع المواصفات الفنية للمشروع بواسطة بيت الخبرة الإنجليزى إيمج .IMEG

وكانت اللجنة تحت إشراف د / عزيز صدقى وزير الصناعة والبترول – والمهندس/ على والى – رئيس مؤسسة البترول فى ذلك الوقت .

تم طرح المشروع للتنفيذ فى مناقصة عالمية رست على مجموعة شركات أوروبية بزعامة شركة فرنسية فى يوليو ١٩٦٩ ، وقد اشترط فى العقد أن تقوم المجموعة بتدبير القروض اللازمة لتمويل المشروع – ومر عام كامل دون أن تتمكن المجموعة من الحصول على القروض اللازمة لتمويل المشروع وأعلنت فشلها .

ثم أعادت المجموعة نفسها تشكيلها ، حيث تزعمت المجموعة شركة فرنسية أخرى – بنك السويس – وضمت إليها شركات ألمانية ، وإيطالية ، وتقدمت إلى هيئة البترول باقتراح قيامها بتنفيذ المشروع بشرط قيام الحكومة المصرية بتدبير القروض اللازمة لتنفيذ المشروع ، ووافقت الحكومة المصرية على ذلك حيث قامت وزارة الخارجية بالاتصال بالحكومات المعنية فى أوربا ، التى وافقت على

ضمان تلك القروض إذا تم الاتفاق على المشروع من الناحية الفنية ، وكذلك إذا تم الاتفاق مع البنوك المعنية على شروط القروض .

وبعد اجتماعات استمرت أكثر من عام بين اللجان التى ألفها / الجانب المصرى وبين مجموعة البنوك الأوربية ، تقدمت تلك البنوك باتفاقية عامة للتمويل سميت الجاف GAF وهى اختصار لجملة General Agreement on Financing ، وكان من المفروض أن يتبعها اتفاق مع كافة البنوك المقرضة كل على حدة ، وشكل المهندس/ على والى - وزير البترول فى ذلك الوقت - لجنة برئاسة المهندس/ عبد الحميد أبو بكر ومعه مندوب من هيئة التصنيع أحمد الشلقانى ومندوبو وزارة الاقتصاد على دبوس ، ومحمد البربرى ، ومن البترول م/ عبد الحميد كروش ، وجمال عشماوى ، وحمدى عبد الغنى .

فوجئ الجانب المصرى بأن شروط الاتفاقية العامة للتمويل تعسفية إلى حد بعيد وقد أحدث تسرب بعض هذه الشروط دويًا كبيرًا وانتقادات حادة ، فقد كانت بعض الشروط تذكرنا باتفاقية حفر قناة السويس ، وعلى سبيل المثال جاء فى مشروع الاتفاقية :

١ - أن الدائنين سيقومون بإدارة المشروع بعد تنفيذه بأنفسهم على حساب الجانب المصرى .

٢ - أن من حق الدائنين عمل الإضافات التى يرونها للمشروع ، وأن تضاف تكاليفها إلى قيمة القروض .

٣ - أن من حق الدائنين سداد القروض من أرباح المشروع ، أو عدم السداد ، وفق رأيهم فى حالة المشروع الاقتصادية ، وكان معنى

ذلك أنه يمكن للدائنين أن يظلوا دائنين مدى الحياة للجانب المصرى ، وأن يديروا المشروع بمعرفتهم مهما كانت التكاليف على حساب الجانب المصرى ، ومن الطبيعى أن رفض م/ على والى وزير البترول فى ذلك الوقت ولجنة المفاوضات هذه الشروط المجحفة .

وفى منتصف يناير ١٩٧٢ استقالت وزارة د/ عزيز صدقى وكلف الرئيس السادات الدكتور عزيز صدقى بتشكيل الوزارة الجديدة .

وفى صباح اليوم التالى استدعى الدكتور/ عزيز صدقى صديقه المهندس/ على والى – وزير البترول فى ذلك الوقت – لمقابلته فى مجلس الوزراء ، وقد خرج على والى من المقابلة وهو على اعتقاد أنه داخل التشكيل الوزارى الجديد ، أى باقى وزيرًا للبترول وقد أخبرنى بذلك عقب عودته وجلسنا نتشاور فى الشروط التعسفية المقدمة من مجموعة البنوك الأوربية لتمويل مشروع خط « سوميد » ، وخاصة أن هذه المجموعة وصلت منذ يومين مصر ومعها شروط أخرى أكثر تعسفًا ، وقد تحدد اجتماع بعد ظهر اليوم للاجتماع مع لجنة المفاوضات المصرية برئاستى – اتفقنا « على والى » وأنا علىّ أن أقوم بمواجهتهم بعنف ردًّا على هذه الشروط الاستعمارية ، وأن أقطع المفاوضات فسيضطروا إلى اللجوء لوزير البترول الذى سيضطرهم إلى إلغاء هذه الشروط ، واتفقنا مع باقى أعضاء اللجنة على ذلك .

وفى تمام الساعة السادسة حضرت مجموعة ممثلى البنوك الأوربية برئاسة ممثل البنك الفرنسى ، ومعهم د/ زكى هاشم المحامى الخاص بالمجموعة ، وقد واجهته باستحالة تنفيذ شروطهم المجحفة التى تمثل شروط المستعمرين ، وكان الدكتور/ زكى هاشم يؤيدنى فى جميع

ملاحظاتى ، وأثناء الاجتماع دق جرس التليفون وكان على الطرف الآخر محمود حسين مدير مكتب رئيس الوزراء ، يطلب حضور د/ زكى هاشم لمقابلة رئيس الوزراء ، وأصبح واضحا أنه اختير فى التشكيل الوزارى الجديد ، وعند مغادرته سألته سؤالاً واضحًا عن رأيه فيما يحدث فأيدنى تأييدًا كاملاً .

واستمر الاجتماع وطلبت من المجموعة الأوربية إما أن يعيدوا النظر فى هذه الشروط وإلا سأضطر آسفًا إلى قطع المفاوضات ، وفوجئت أن رئيس الوفد أخذ فى تهديدى وأفهمنا أنه سوف « يشيلنى والوزير من مناصبنا » .

وطبعا قطعت المفاوضات ، وغادر الوفد الاجتماع إلى مجلس الوزراء .

وفى صباح اليوم التالى ظهر التشكيل ، وقد استبعد المهندس على والى من الوزارة وحل محله د/ الملا كوزير للصناعة والبترول ، وقد نفذت مجموع البنوك تهديداتها فأطيح بالوزير على والى كما أطيح بى.. وعين د . زكى هاشم ممثل المجموعة الأوربية وزيرًا للسياحة!! ..!

وشكلت لجنة مفاوضات برئاسة عبد الحميد كروش تحت إشراف لجنة مشرفة برئاسة طاهر أمين رئيس هيئة التصنيع ، والجميع تحت رئاسة لجنة وزارية د/ عبد اللّٰه مرزبان نائب رئيس الوزراء ووزير السياحة ، والمستشار/ عبد المنعم يونس عمارة وزير شئون مجلس الوزراء ، ود / أحمد زندو والمهندس/ على والى ورفض الجانب المصرى كل الشروط المجحفة ، ودخل فى مفاوضات شاقة تدخلت فيها مستويات عليا سواء من الجانب المصرى أو البنوك المقرضة ، وقد

استغرقت هذه المفاوضات وقتًا طويلاً ، أمكن فى نهايته إلغاء كل الشروط المجحفة وتم توقيع اللجنة الوزارية بالحروف الأولى على الاتفاقية العامة للتمويل عدا المهندس/ على والى ، الذى رفض التوقيع رغم الضغوط الكبيرة التى تعرض لها وكانت نتيجة رفضه أن تقدم أحد أعضاء مجلس الشعب من أسرة السادات باتهامه فى مجلس الشعب أن على والى ، كان موجودًا فى إحدى الحفلات ، وانتقد بعض الأوضاع أى أفشى أسرار العمل ، وقدم وأحيل إلى النيابة التى لم تجد أى إثبات أو مبرر لهذه الاتهامات ، وأصبح على والى مغضوبًا عليه من الدولة .

بدأت المفاوضات التفصيلية مع كل بنك سيقدم قرضًا للمشروع ، وكانت هذه المفاوضات أكثر تعقيدًا فقد كانت تتطلب التجاوب مع اشتراطات كل دولة ، ومع الاتفاقية العامة للتمويل ، ونظرًا لأن الاتفاقية العامة للتمويل كانت تشترط حصول الجانب المصرى على عقود لتشغيل المشروع يكفى فائضها لسداد القروض وفوائدها ، ومصاريف التشغيل وربح معقول من الجانب المصرى فى نفس الوقت فى مفاوضات مع الشركات العالمية المحتمل استعمالها للمشروع ، وكانت تلك المفاوضات على جانب كبير من التعقيد فهى تتعلق بمشروع لم يتم إنشاؤه ولم يعرف بعد تاريخ تشغيله ، وفى نفس الوقت مطلوب التعاقد على نقل كميات محدودة بأسعار محدودة ، وهو أمر بالغ الصعوبة سواء من ناحية الجانب المصرى أو الشركات .

وبالرغم من حصول الجانب المصرى على عقود النقل المطلوبة ، فقد بدأت مجموعة الشركات الفنية فى المطالبة بزيادة تكاليف المشروع

لمضى وقت طويل بين ارتباطه بالأسعار ، وتدبير المشروع التمويل اللازم الذى توقفت مفاوضاته برفض البنوك الأوروبية الالتزام بشرط الاتفاقية العامة للتمويل ، وبهذا وصل المشروع إلى ما يشبه الطريق المسدود .

وهو ما حظر منه المهندس/ على والى والمهندس عبد الحميد أبو بكر ، وقد عرض الموقف على الرئيس الراحل أنور السادات الذى كان يساند المشروع ، فأوصى بالاتصال بالدول العربية المنتجة للبترول فى الخليج العربى ، وعرض المشروع عليهم بغرض إنشاء شركة عربية لتنفيذ وإدارة المشروع وليس لطلب قروض لتمويل المشروع .

وبناء على هذه القضية تم الاتصال بوزير البترول الكويتى (عبد الرحمن العتيقى) ، الذى رحب بالفكرة على الفور ، بل وحضر إلى القاهرة ومعه رؤساء بعض الشركات الكويتية ، وتم توقيع اتفاق مبدئى بين هيئة البترول والشركات الكويتية على المشاركة بنسبة ٥٠٪ لكل منهما ، على أن يفتح النصيب الكويتى للمشاركة إذا أرادت أى دولة عربية الدخول فى المشروع .

وفى الحقيقة كانت هذه الاتفاقية بمثابة الضوء الأخضر لإمكان السير نحو تنفيذ المشروع ، إذ قام على الأثر الجانب المصرى بالاتصال بكل من السعودية وأبى ظبى وقطر التى وافقت على المشاركة فى المشروع .

وكان على الجانب المصرى أن يتخلص من الاتفاقية العامة للتمويل دون خسائر تلحقه ، وكان أن طلب من مجموعة البنوك أن توقع

نهائيًّا على الاتفاقية ، ولكن معارضة البنوك الإنجليزية وبعض الحكومات لبعض الشروط الواردة بالاتفاقية حال دون التوقيع ، ومن ثم فقد انتفى شرط التعويض حيث كان الامتناع من جانب البنوك .

وبموافقة الدول العربية على المشاركة ، أصبح التمويل مؤمنًا ، وأصبح فى استطاعة الجانب العربى قبول أى عروض عالمية للمشروع دون التقيد بالمجموعة الأوربية ، وتقدمت عطاءات جديدة جرت بشأنها ممارسات ومفاوضات كانت نهايتها إسناد العملية لمجموعة إيطالية هى التى نفذت المشروع .

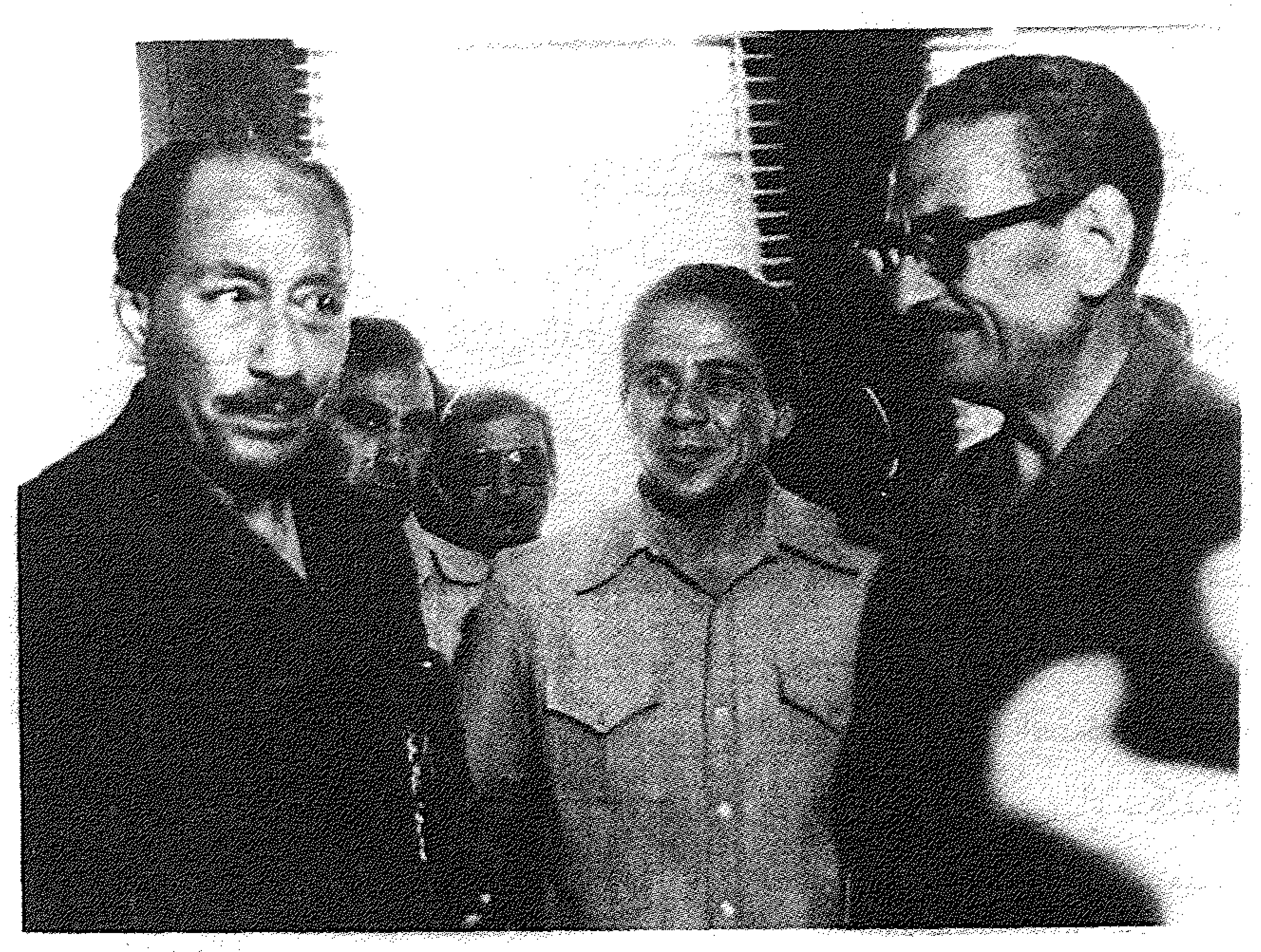
وقد تم إسناد المشروع للمجموعة الإيطالية عام ١٩٧٤ ، بعد مضى ست سنوات من تقديم الدراسة الاقتصادية الأولى للمشروع ، وكانت العقبة الحقيقية طوال هذه المدة هى التمويل إذ بمجرد إنشاء الشركة وتوفير التمويل اللازم ، سار المشروع فى طريق التنفيذ بخطى سريعة ولم يستغرق المشروع إلا حوالى أربع سنوات .

وقامت الشركة « بكتل » الأمريكية بأعمال المستشار الفنى وإدارة المشروع .

وقد تم إنشاء وتشغيل المشروع طبقًا للبرنامج الزمنى المرسوم وبطاقة كاملة وكفاءة عالية ، وقد تم تشغيل المشروع فى يناير ١٩٧٧ .

وفى ١٩٧٧/٦/١١ افتتح المشروع رئيس الجمهورية / محمد أنور السادات .

وقد عاصر تنفيذ المشروع تطورات كثيرة ، كان لها صدًى كبيرًا فى الرأى العام المصرى ، وكان من نتائجها الإطاحة بأحد وزراء البترول .



الرئيس أنور السادات والمهندس أحمد هلال والمهندس
عبد الحميد كروش فى افتتاح مشـــروع خط سوميد

وقد استغرق إيجاد مصادر لتمويل المشروع عدة سنوات ، وفى ٢١ يناير ١٩٧٤ صدر القانون رقم ٧ لسنة ١٩٧٤ بتأسيس الشركة العربية لأنابيب البترول برأس مال قدره ٤٠٠ مليون دولار أمريكى موزعة على ٤٠ ألف سهم ، اكتتب فيها كل من جمهورية مصر العربية ٥٠٪ والمملكة السعودية ١٥٪ ودولة الكويت ١٥٪ وأبى ظبى ١٥٪ وقطر ٥٪ .

وينص قانون إنشاء شركة سوميد على أن تدفع الشركة لحكومة جمهورية مصر العربية رسمًا لعبور البترول عبر الجمهورية قدره ٢٧,٢٨٪ من أجر النقل الذى تحصله الشركة من مستخدمى الخط .

وقد بدئ فى تنفيذ المشروع عام ١٩٧٤ بعد تعيين المهندس/ محمد عبد الحميد كروش مفوضًا على تنفيذ المشروع ، وكان قد شارك فى دراسات هذا المشروع منذ البداية ، وعاصر جميع تطويراته ، وأشرف على تنفيذه ثم أول رئيس إدارة شركة سوميد بعد تشغيله ، ومشروع خط أنابيب سوميد يقوم بنقل البترول الخام من العين السخنة جنوب السويس على خليج السويس إلى منطقة سيدى كرير غرب الإسكندرية على البحر المتوسط بطول ٣٣٠ كيلو مترا وبطاقة قدرها ٨٠ مليون طن سنويًا من البترول الخام ، واشترك فى تنفيذ هذا المشروع الضخم المبنى على تكنولوجيا حديثة مع شركة « سوميد » ومجموعة من الشركات العالمية المختصة ، منها شركات سنام بروجيتى وسايبم ، ومونتوبى الإيطالية ، وقد ارتفعت طاقة هذا الخط إلى ١٢٠ مليون طن سنويًا . وكلمة « سوميد » ترمز إلى اسم الشركة العربية لأنابيب البترول ، وهى اختصار السويس/ حوض البحر الأبيض باللغة

الإنجليزية ، وتعتبر شركة سوميد نموذجًا يُحتذى للشركات التى يمكن أن تقوم بين الدول العربية إذ روعى عند تأسيسها مصلحة كافة الأطراف ، ووضع الضوابط التى تكفل تأمين مصالح الشركة فى كافة الظروف والدليل على ذلك صمود الشركة واستمرارها خلال فترة القطيعة بين مصر والدول العربية ، وتتمثل عناصر تأمين الشركة فيما يلى :

١ – يشارك الجانب المصرى بـ ٥٠٪ من رأس المال وليس المطلقة .

٢ – تدفع الشركة ٧٢,٧٪ من إيراداتها عن نقل البترول الخام للحكومة المصرية كرسم مرور بالأراضى المصرية فى نظير أن تكون الشركة « شركة مساهمة مصرية » تتمتع بكافة مزايا الشركات الوطنية ، وراجع فى هذا الشرط مراعاة حقوق ومصالح كافة الأطراف .

٣ – لا يجوز لأى طرف التصرف فى حصته فى رأس المال إلا بموافقة كافة الشركاء وواضح أيضًا من هذا الشرط مراعاة كل طرف لمصالح الأطراف الأخرى .

٤ – مدة الشركة ٢٧ سنة ، وإذا لم تجدد الحكومة المصرية المدة فيتم تقييم الشركة فى نهاية المدة بلجنة خبراء ، وعلى الحكومة سداد حقوق الشركاء على أساس تقدير اللجنة ، وواضح أيضًا من هذا الشرط تأمين الحكومة المصرية لحقيقة المساهمين كاملة .

هذا بخلاف شروط أخرى كلها تسير على هذا المنوال .

رواد البترول المصريون

إذا تكلمنا عن رواد البترول ، والذين قادوا قطاع البترول ، أذكر منهم د . محمود أبو زيد ، محمود فهمى ، م/ على والى ، م/ أحمد حجى ، أنور سلامة ، على السيد على ، محمود يونس ، عزيز صدقى ، م/ صلاح نسيم ، م/ أحمد البدرى ، م/ أحمد هلال ،

كيميائى/ عبد الهادى قنديل ، د . حمدى البنبى .

الرواد الذين عملوا بحقول البترول

مهندس/ على والى

من مواليد ٣١ يوليو سنة ١٩٢٠ فى قرية النزلة مركز ابشواى بمحافظة الفيوم حيث موطن أسرته ، وممتلكاتهم من الأراضى الزراعية ، وكعادة أهل الريف لا يُهتم بقيد المواليد إلا بعد أسبوع من الولادة ، لكثرة الوفيات بين الأطفال فى ذلك الوقت لذا فقد قيد فى شهادة ميلاده بتاريخ ٧ أغسطس ١٩٢٠ .

تخرج فى كلية الهندسة بجامعة القاهرة – قسم ميكانيكا سنة ١٩٤١ .

كان والده من المتعلمين ، وقد اشترك فى ثورة ١٩١٩ ، فقد كان والده طالبًا فى الحقوق ، وكانت والدته طالبة فى مدرسة السنية للبنات ، ثم مُدرسة بها ، وهى أول مَدرسة نسائية تشترك فى ثورة سنة ١٩١٩ ، وقد تخرج والده فى كلية الحقوق عام ١٩٢٠ ، وتدرج



المهندس على والى

فى السلك القضائى ، ثم استقال بعد أن أصبح قاضيًا ، ورشح نفسه وأصبح عضوًا بمجلس الشيوخ ، ثم نائبًا فى مجلس النواب عن الفيوم ، وكان وفديًا وصديقًا حميمًا لأحمد ماهر باشا [رئيس مجلس النواب ورئيس وزراء مصر بعد ذلك ، وقد قتل بيد شاب يدعى محمود العيسوى داخل البرلمان سنة ١٩٤٦ ، لموافقته على انضمام مصر إلى الحلفاء فى نهاية الحرب العالمية الثانية ، وكان أحمد ماهر من « رؤساء عصابة اليد السوداء » التى كانت تقاوم الإنجليز خلال ثورة ١٩ وبعدها ، والتى اغتالت السير/ لى ستاك سردار الجيش المصرى ، وحاكم السودان عام ١٩٢٤ على يد بعض أعضائها من الشباب الوطنى المتحمس : وهم عبد الحميد عنايت وشقيقه عبد الفتاح وشفيق منصور وآخرون . وقد حكم على أحمد ماهر بالإعدام فى الوقت الذى كان أخوه على ماهر وزيرًا للعدل ، وكان أحمد ماهر من كبار الوفديين وكذلك كان والد المهندس/ على والى وفديًا ، لأنه خرج على حزب الوفد مع أحمد ماهر باشا وانضم إلى حزب السعديين الذى رأسه أحمد ماهر] .

– والمهندس على والى أكبر إخوته ٨ ذكور و ٢ إناث وجميعهم خريجى الجامعات المصرية ..

– وقد درس على والى المرحلتين الابتدائية والثانوية فى مدارس الفيوم وبنى سويف ، وكانت أول مرة يزور فيها القاهرة بعد حصوله على البكالوريا (التوجيهية) لتقديم أوراقه إلى الجامعة .

وقد جاء على والى إلى القاهرة لأول مرة ، وكان عمره ١٦ سنة بواسطة – الأتوبيس الصحراوى من الفيوم حتى ميدان الجيزة ، حيث

ملتقى أهل الصعيد فى القاهرة ، وكان الطريق من الفيوم حتى القاهرة يبلغ طوله ٩٠كم ، ولم يكن الجزء المرصوف فيه يتجاوز ٢٠ كيلو مترًا . ويصف المهندس/ على والى مدينة القاهرة سنة ١٩٣٦ ، ومدى انبهاره بشارع الهرم ، وبجماله ونظافته ، حيث تنتشر القصور والفيلات على جانبيه ، وكانت كل منها تعتبر تحفة معمارية وبعضها على شكل فرعونى ، والبعض الآخر على شكل باخرة ، أو عوامة ، أو حصن ... . إلخ .

وقد تاه على والى فى القاهرة حتى وجد نفسه فى حى الزمالك ، وقد أدهشه نظافته ، وقد اضطر إلى استخدام سيارة أجرة يصل إلى وجهته ، فقال لسائق التاكسى إن شوارع الزمالك نظيفة جدًّا – فأجابه سائق التاكسى قائلاً « يا أفندى » الشارع ده لو رميت فيه « سمنة » تلمها وتكلها تانى – ده لو واحد مشى هنا بجلابية يقبضوا عليه ، لأن اللى بيسكن هنا الخواجات والباشاوات » .

– وقد أقام على بلوكاندة البرلمان الشهيرة بالعتبة الخضراء .

– وكان على والى كأبناء طبقة ملاك الأراضى الزراعية فى ذلك الوقت ، يفضلون الالتحاق بكلية الزراعة ، ولكن حادثًا بسيطًا غير مجرى حياته ، فأثناء تجوله فى شوارع القاهرة ، وجد نفسه فى شارع الشريفين ، أمام عمارة فاخرة (مبنى الإذاعة بعد ذلك) ، لها أبواب ضخمة ، ومقابض الأبواب النحاسية تلمع كالذهب ، يقف أمامها بواب يلبس ملابس المارشالات العسكرية ، ومكتوب عليها « شركة شل » ، فأعجبه هذا المنظر ، وقرر أن يلتحق بهذه الشركة ، فغير رأيه وأخذ أوراقه ، وقدمها إلى كلية الهندسة ، ليصبح مهندسا

بدلا من كلية الزراعة ، وقد استاء والده جدًّا من ذلك ، لأنه حسب تعبيره – نصحه أمام زملائه ، وكانت الهندسة فى نظرهم لا تليق بأولاد الحقوقيين ، الذين كانوا يعتبرون أنفسهم فى ذلك الوقت وزراء المستقبل ، وفى الامتحان الشفهى فى السنة النهائية (البكالوريوس) كانت العادة أن يشترك فيها ممتحنون من خارج الكلية ، وكان ضمن هؤلاء الممتحنين الخارجين ، المدير الفنى لشركة شل فاختار خمسة من الطلبة ، ورشحهم للعمل فى شركة شل ، وبعد عمل المقابلات الشخصية مع مدير الشركة ، تم تعيين ثلاثة منهم وهم : على والى ، وعدلى أبادير (من كبار رجال الأعمال والمتهم الأول فى قضية الصناعة التى صدر الحكم فيها ببراءته) ، وعبد العزيز عبد النبى (رئيس هيئة كهرباء الريف بعد ذلك ومن كبار رجال الأعمال) .

وقد عين عبد العزيز عبد النبى وعدلى أبادير فى القاهرة ، وعين على والى فى « رأس غارب » فى الصحراء ، حيث كان يعتبر العمل فى الحقول فى ذلك الوقت منفى ، وذهب « على والى » إلى والده ، وطلب منه أن يستغل نفوذه ، وصداقته لأحمد ماهر ، لكى يعين فى القاهرة ولكن والده رفض ، وأصر على أن يذهب للعمل بالصحراء حتى يعتاد الخشونة والرجولة .

وعقب وصول على والى إلى رأس غارب ، قابل كبير المهندسين الإنجليزى الذى سأله « من أنت » فقال له أنا المهندس الجديد ، فرد عليه بحدة قائلاً « أنت عندك الجرأة لتقول إنك مهندس » ، وأمره أن يأخذ كوريكا ، وأربعة عمال ، وأمامه خط مواسير طوله أربعة كيلو مترات ، وعليه أن يحفر خندقًا يضع فيه الماسورة ثم يتم ردم

الخندق ، واستمر يقوم بهذا العمل الشاق لمدة ، حتى أنهك تمامًا ، وكان هذا بداية عمل على والى فى البترول ، وبعد ١٠ أيام ، مر على على والى رئيسه الإنجليزى وقال له : « إحنا كنا بنختبرك لنعرف مدى جديتك فى العمل معنا » . وبعد ذلك نقل للعمل فى ورشة صيانة الأفران والسخانات والأجهزة التى تعمل بالغاز فى المنازل .

وأثناء الحرب العالمية الثانية ، كان استيراد هذه الأجهزة يواجه صعوبة كبيرة ، فقام على والى بتصنيع هذه السخانات من مواسير ومواد محلية ، وبعد سنتين أخطرت الشركة على والى أنه أصبح مهندسًا وقررت له علاوة خمسة جنيهات ، وأصبح مرتبه بعدها عشرين جنيهًا . شهريًا ، وكان العامل العادى يتقاضى يومية قدرها ثمانية قروش ونصف ، تزداد قليلاً للعمال الفنيين ، ونقل على والى بعد ذلك للعمل مديرًا لحقل الغردقة (أول مهندس مقيم لحقل الغردقة) .

والغردقة تقع على بعد حوالى ١٦٠ كيلو مترا جنوب رأس غارب و٣٩٠ كيلو مترا جنوب السويس ، وهى منطقة قاحلة مثل رأس غارب واكتشاف البترول فى هذه المنطقة - تم فى ديسمبر عام ١٩١٣ بواسطة مهندس تعدين هولندى من شركة آبار الزيت يدعى « بايرمان » ، وقد وجد البترول على عمق ٦٣١ قدمًا ، وفى عام ١٩١٤ وصل الحفر إلى عمق ١٦٧٠ قدمًا ، وحقل الغردقة يعتبر حقل عجوز وكان إنتاجه فى ذلك الوقت ١٣٠ طنًا فى اليوم ، وكانت معداته عتيقة تصلح أن توضع فى متحف ، وكان بها محطة كهرباء ومحطة مياه من نفس النوع البدائى .

وكانت الغردقة تعتبر مقرًّا لمحافظ البحر الأحمر ، الممتد من السويس حتى حدود السودان ، وكان المحافظ دائمًا ضابطًا إنجليزيًّا ، ومعه كتيبة عسكرية ، لكن بعد معاهدة ١٩٣٦ أصبح المحافظ مصريًّا – وكان المحافظ فى ذلك الوقت ضابطًا مصريًّا هو الأميرالاى (عميد) أحمد توفيق ، وكانت توجد فى هذه المنطقة قوة من الجيش الإنجليزى .

وكانت المدن الصغيرة الموجودة فى هذه المنطقة ، عبارة عن مستعمرات للبترول والتعدين ، مثل رأس غارب ، والغردقة ، وجمسة ، (تقع بين غارب والغردقة) ، وجنوب الغردقة ، كانت توجد مناجم سفاجة ، والقصير – وكان يوجد منار شدوان والاشرافى فى جزر أمام مدينة الغردقة .

وكانت بين الغردقة ورأس غارب مدق رملى تقطعه – السيارة فى حوالى ٥ ساعات ، وعند وصول على والى إلى الغردقة ، لم يجد بين المصريين المؤهلين سوى الطبيب/ أحمد رياض ، والمحافظ ، ودكتور عبد الفتاح جوهر (الذى كان رئيس هيئة البحوث المائية ، وهو عالم البحار الشهير وكانت له شهرة عالمية ، وكان يزوره كثير من العلماء من أنحاء العالم) فى الغردقة ، وجد على والى نفس التفرقة فى المعاملة بين الأجانب والمصريين ، كما كان الحالة فى رأس غارب ، بل كما كان الحال فى مصر كلها فى ذلك الوقت ، فقد كان المصريون يعتبرون مواطنين من الدرجة الرابعة .

وكانت مسئوليات على والى هى محاولة تنمية هذا الحقل ، وحفر آبار لاحتياج البريطانيين للبترول للحرب ، فتقرر الحفر فى المياه الضحلة بالغردقة – وفى سنة ١٩٤٤ ذهب على والى إلى رأس مطامر ، والتى

تقع على الضفة الشرقية من خليج السويس فى « سيناء » للبحث عن البترول ، وقبل سفره علمته الشركة كيف يصنع الخبز ، وكيف يعطى حقن ضد العقارب والثعابين – وذهب بالمركب ، ومعه ١٥ عاملاً ، والتموين ، والمعدات اللازمة ، وتركتهم المركب فى الصحراء القاحلة ، وليس معهم أية وسيلة للاتصال بالعالم – واستأجر على والى جمالاً من البدو الأعراب تنقله شرقًا إلى منطقة « عسل » لعمل الأبحاث اللازمة ، ثم عاد إلى رأس مطامر على قدميه ، لأنه وجد أن أصعب شىء هو ركوب الجمال – وبعد عودته إلى رأس غارب عهدت إليه مهمة إنشاء منصة بحرية فى المياه الضحلة أمام رأس غارب ، وقد تمت إقامة المنصة فى وقت قياسى ، مما دعا العمال إلى إطلاق « على والى » عليها .

وفى عام ١٩٤٦ بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية رشحت الشركة حلمى المصرى ، ومحمود صادق للسفر فى بعثة إلى الأرجنتين ، للتدريب فى حقول بترول الشركة ، ورشحت الحكومة المصرية على والى فى بعثة عالمية إلى الولايات المتحدة ، للحصول على الماجستير والدكتوراه ، ولكنه فضل البقاء فى شركة شل (وقد سافر بدلاً منه الدكتور حامد عامر وكان من أوائل دفعة ١٩٤٦ للهندسة الكيماوية) .

وقد سافر على والى فى بعثة عملية إلى إنجلترا ، وهولندا ، وأمريكا لمدة حوالى سنتين ، وكان تدريبه أغلبه فى المصانع التى تصنع معدات ، وأجهزة البترول ، ومعامل البترول ، وحقول البترول ، وخطوط الأنابيب .

وفى طريقه من إنجلترا إلى أمريكا ، كان المفروض أن يسافر بواسطة الباخرة « كوين اليزابيث » ، ولكن فى آخر لحظة تقرر سفرهم بطائرة

برمائية ، وقد هبطت بهم الطائرة هبوطًا اضطراريًا فى المحيط الأطلسى ، وسط أمواج عالية ، وجو بارد جدًا وبقى على والى فى الماء متشبثا بطوق النجاة لمدة ٢٤ ساعة - حتى أنقذتهم إحدى السفن العابرة - ولم يكن على والى يعرف السباحة .

وبعد عودة على والى من بعثته فى أمريكا وأوربا عام ١٩٤٨ ، عين كبيرًا لمهندسى حقل رأس سدر .

ويحكى على والى :

« فى ذلك الوقت ، تعرفت على كثير من ضباط الجيش المصرى المغضوب عليهم من الملك ، والذين كانوا يعملون فى هذه المناطق ، إما فى سلاح الحدود ، أو وحدات تأتى للتدريب ، وقد توطدت علاقتى باثنين منهم هما : اليوزباشى لطفى واكد (من ضباط ثورة ٢٣ يوليو) الذى نقل إلى هذه المنطقة لآرائه السياسية ، وكان يعمل كمأمور لمنطقة الشط التى تقع فيها رأس غارب ، والثانى اليوزباشى/ محمد نصار الذى نفى إلى الطور لما يشاع عنه من أن إحدى الأميرات راودته عن نفسها فرفض ، فعملت على نفيه ، وبعد حرب فلسطين وصلتنى « مجلة التايم » الأمريكية وكان فيها مقال عن الانقلاب الذى قام به فيدل كاسترو فى كوبا ضد الدكتاتور « باتيستا » ، وتفصيلات عن كيفية قيام الثورة ، والقبض على كبار الضباط ، والاستيلاء على المراكز الحيوية ، المدنية ، والعسكرية ، وطلب لطفى واكد منى أن أترجمها ، وأخذها معه إلى القاهرة . وبعد قيام ثورة ٢٣ يوليو عرفت أن لطفى واكد أحد المشتركين فيها .. » .

واستمر/ على والى فى رأس سدر حتى شغل منصب مدير حقل

رأس سدر ، ثم نقل عام ١٩٥٢ إلى القاهرة – وكان لعلى والى زميل يعمل فى معمل تكرير البترول الحكومى فى السويس ، هو المهندس/ على البدرى ، وقد طلب منه أن يقوم بعمل دراسة له عن إنشاء خط لنقل البترول بين السويس والقاهرة وتم ذلك ، لما علمت إدارة شركة شل بذلك ، نقل مرة أخرى إلى رأس غارب فى وظيفة مهندس ليبدأ عمله من أول السلم عقابًا له ، ونفذ على والى قرار النقل وكان فى عام ١٩٥٣ ، ولكن بخبرته التى اكتسبها تمكن من القيام بأعمال كبيرة لتطوير الحقل ، وتوفير أكثر من الأموال للشركة ، فعينته الشركة بعد ذلك مديرًا لحقل رأس غارب .

ويحكى على والى ذكرياته قائلاً :

« فى أحد الأيام جاء لزيارتنا جمال عبد الناصر ، وعبد الحكيم عامر على المركب فخر البحار ، وطلب منا عمل طريق للزيت الخام بين رأس غارب والسويس فنقلت الطلب إلى إدارة الشركة ، وأقنعتها بالاستجابة ، وبدأت شركة شل التنفيذ وتم الانتهاء منه عام ١٩٥٦ ، وأثناء العدوان الثلاثى على مصر سنة ١٩٥٦ ، استخدم هذا الطريق لنقل الزيت الخام من الحقول إلى معامل التكرير بالسويس ، لتعثر الملاحة فى خليج السويس ، لأن الاسطول البريطانى كان متواجدًا به .

وقد لاحظت أن جمال عبد الناصر كان يوجه أسئلة دقيقة جدًا عن البترول ، وإمكانيات الحقول ، والإنتاج ، وكل ما يخص البترول ، وقد ركز على مقدار البترول الموجود حاليًا ، وما هى احتمالات وجود البترول فى مصر مستقبلاً ، فلما أجبته بأن الاحتمالات كبيرة سأل سؤالاً مباشرًا « طيب ما دام توجد احتمالات قوية لوجود البترول فى

مصر ، والإنجليز يعلمون ذلك جيدًا ، فلماذا لا يبحثون عنه ، ويشجونه ، خاصة وأن لديهم امتياز البحث عن البترول فى ٦٦ منطقة تغطى معظم مناطق مصر .

فأجبت :

« إن شركة شل عالمية ، ولها حقول منتجة فى جميع أنحاء العالم ، وخاصة فى الدول العربية ، فهى تفضل أن تنفق استثماراتها فى هذه الحقول بسبب :

أولاً : العائد سريع .

ثانيًا : أن تضطر مصر أن تشترى منها البترول ، فتزداد أرباحها ، وتبقى مصر تحت سيطرتها .

ثالثًا : أن يبقى البترول مخزونا فى مصر للمستقبل ، كما أنهم كانوا يكتشفون حقول البترول لأسباب عسكرية ، فحقل الغردقة تم اكتشافه قبل الحرب العالمية الأولى - وحقل رأس غارب ورأس سدر تم اكتشافهما قبل الحرب العالمية الثانية ، وبعد الحرب يترك المناطق المحتمل وجود البترول فيها كاحتياطى » .

وقد تدرج على والى فى مناصب البترول المختلفة ، واشترك فى تأسيس أول شركة مصرية للبحث عن البترول وإنتاجه (الشركة العامة للبترول) ، وعين مديرًا عامًّا للعمليات ، ثم مديرًا عامًّا ، ثم رئيسًا للمؤسسة المصرية العامة للبترول ، ثم عين أول وزير دولة للبترول عام ١٩٧١ - وأطيح به عام ١٩٧٢ لمواقفه الجريئة ، والحاسمة ، لمصلحة

مصر فى مشروع خط أنابيب خليج السويس – الإسكندرية (سوميد) .

وهو اليوم من كبار رجال الأعمال .

المهندس/ أحمد حجى

أول مصرى يحفر فى أرض وطنه – وأحد رواد صناعة البترول فى مصر ، وهو من أسرة عريقة من أسر مدينة بورسعيد – التحق بشركة آبار الزيت الإنجليزية المصرية (وهى فرع شركة شل العالمية للآبار ، والتكرير فى مصر) فى ٢٠ أغسطس ١٩٣٩ ، بعد تخرجه فى نفس العام ، وكان من أوائل دفعته ، وكان مطلوبًا للعمل فى شركة قناة السويس ، وفى شركة آبار الزيت ، ولكنه فضل العمل فى شركة آبار الزيت ، بالرغم من أن شركة القناة تقع فى مدينته ومسقط رأسه .

وقد عين فى الشركة هو والمهندس/ عبد الوهاب رخا ، وبعد ستة أشهر ،انضم إليهما المهندس/ على محمود طه .

وكان هؤلاء الثلاثة ، أول من تخصص فى حفر آبار البترول فى مصر ، وكان قد سبق أن عمل فى حقل الغردقة محمود حسنى ، وحسنى عبد القادر – وكان الحفر فى الغردقة هو البدائى بالدق . أما حجى ، رخا ، وطه فكانوا أول من عملوا بالحفر الحديث الدائر .

وقد عين الثلاثة فى مدينة الضبعة ، على بعد ١٦٠كم غرب الإسكندرية ، على ساحل البحر الأبيض ، حيث انضموا إلى الخبراء الأمريكان الموجودين مع جهاز الحفر برئاسة الأمريكى « ديكسون » ، ولما كانت الصحراء الغربية من المناطق الممنوع دخولها إلا بتصريح من

مصلحة الحدود ، فقد صرف لهم التصريح المطلوب ومدون به عضو بعثة ديكسون .

وقد لاحظ الأجانب أن بعد اسم كل مهندس كلمة أفندى .. حجى أفندى ... رخا أفندى .. طه أفندى .. فتساءل بعضهم هل جميع المعينين من عائلة أفندى ؟ ..

واستمر العمل فى حفر البئر الأولى بالضبعة حتى مارس ١٩٤٠ كان العمل ٧ أيام فى الأسبوع ، لمدة ٣ أشهر متوالية ، ثم تؤخذ إجازة لمدة يومين أو ثلاثة ، وكان العاملون فى عزلة عن العالم ، حتى إنهم نسوا شكل الأطفال والسيدات .

وفى مارس ١٩٤٠ ، اضطرت الشركة إلى ردم البئر ، ونقل جهاز الحفر ، وجميع العاملين إلى رأس غارب ، حيث كانت الحرب العالمية الثانية قد بدأت ، ووجدت الشركة أنه لابد من زيادة الإنتاج ، وحفر آبار جديدة برأس غارب كى تغذى معامل التكرير بالسويس بالبترول الخام لسد حاجة الحلفاء من المواد البترولية .

وكان العمل متواصلاً بنظام الورادى ، فكانت كل وردية مكونة من مهندس الحفر الأمريكى ومساعده هولندى أو إنجليزى ، والمهندس تحت التمرين المصرى ، ثم عمال الحفر وعددهم ٦ عمال – وكانت خبرة الأمريكان فى الحفر أعلى بكثير من خبرة الأوربيين .

وكان العمل على أجهزة الحفر (الحفارات) مرهقًا للغاية ، ويتطلب قوة جسمانية عالية ، وكان معظم الحفارين من أبناء الوجه القبلى وخاصة من قنا بالذات ، فكان العامل قوى البنية ، وكان من بين

الاختبارات التى تجرى لاختيار الصالحين منهم ، أن يقف العامل فى طابور ، ويمر أحد الحفارين القدامى ، ذو القوة البدنية العالية ، ويدفع العامل المستجد بقوة فى صدره ، فلو تراجع أو اهتز يتم استبعاده لعدم صلاحيته .

وكان العمل فى الحفار شاقًا جدًا ، وكان من يصمد أمام قسوة العمل ويستمر فيه عددًا قليلاً من هؤلاء الرجال ، وكان مرتب المهندس تحت التمرين ١٠ جنيهات شهريًا وأجر العامل ٨ قروش يوميًا ، وأجر عامل الحفار ١٣,٥ قرشًا يوميًا لأن عمله شاق ، ويعتمد على القوة البدنية . وقد كان أحمد حجى ضخم الجثة صلب البنية يتمتع بقوة جسمانية خارقة .

إلا أنه مع تقدم العلم وتطور وسائل التكنولوجيا أصبح الاعتماد على القوة البدنية أقل ، ومع ذلك فإن هناك جزءًا من العمل سيظل يحتاج إلى قوة جسمانية مهما حدث من تقدم علمى ، مثال ذلك إخراج الدقاق من البئر وإدخال المواسير وإخراجها ، وربطها وفكها ، وأصعب عمل للحفارين هو العمل فى أعلى البرج على ارتفاع ٣٠ مترًا ، وكان أجر هذا العامل يزيد قرشين ، أى ١٥,٥ قرشًا فى اليوم نظرًا لخطورة عمله ، وما يحتاجه من قوة جسمانية للتحمل ، حيث يربط العامل بحزام ويقف فوق طبلية يطلق عليها « طبلية القرد » لأن حركة العامل الواقف فوقها مع حركة المواسير تشبه حركة تحرك المواسير كالقرد داخل الأقفاص فى حديقة الحيوانات ، جيئة وذهابًا وكان كل مهندس فى فترة التمرين يعمل ٦ أشهر على « طبلية القرد » .

وفترة التدريب للمهندسين المصريين فى العادة ٣ سنوات ما عدا مهندس الحفر ، فهى ٣ سنوات للأجانب ، و٥ سنوات للمصريين .

وفى عام ١٩٤٢ عندما غادر الأمريكان مصر عائدين إلى بلادهم للاشتراك فى الحرب ، حل المهندسون الهولنديون والإنجليز محلهم ، وتم اختيار أحمد حجى كأول مصرى يعمل كمهندس حفر ليحل محل أحد المهندسين الأمريكان .

وقد دعا نجاح أحمد حجى كمهندس حفر الشركة إلى ترقية المهندس/ عبد الوهاب رخا إلى مهندس حفر أيضا ، وبعد ٦ أشهر رقى المهندس/ على محمود طه إلى وظيفة مهندس حفر كذلك أصبح حجى ورخا ، وطه أول مهندسى حفر مصريين .

وفى يناير ١٩٤٧ ، سافر أحمد حجى وعلى محمود طه إلى أمريكا للتخصص فى حفر الآبار العميقة فى ولاية كاليفورنيا ، كما سافر على والى وعبد الوهاب رخا ومحمود حسنى إلى ولاية تكساس ، وسافر محمود صادق ، وحلمى عزت المصرى إلى الأرجنتين .

وعقب عودة حجى من أمريكا عمل فى حقول بترول رأس سدر ، ورأس مطامر ، وعسل بسيناء ، فى وظيفة مساعد مدير الحفر ، وكان أول مساعد مدير حفر مصرى .

* وفى ١٩٥٢/٧/١ عين فى وظيفة مدير إدارة الحفر بالصحراء الشرقية (رأس غارب والغردقة) ، كما رقى عبد الوهاب رخا إلى وظيفة مدير إدارة الإنتاج ، وهنرى شنودة إلى مدير هندسة البترول ،

وبذلك تم تمصير جميع إدارات الحقول وكانت هذه الوظائف مقصورة على الأجانب .

وفى عام ١٩٥٧ عين حجى مديرًا للإدارة المركزية لعمليات الحفر ، وبذلك تم تمصير الإدارة العامة لهندسة الحفر بالكامل ، وكان معروفًا أن العلاقة بين المصريين والأجانب فى شركة شل ومعمل تكرير البترول ، والحقول سيئة للغاية ، وكانت التفرقة فى المعاملة تشمل كل شىء ، وكان لحجى وزملائه من المصريين مواقف وطنية كثيرة ، حتى اضطر وبعض زملائه إلى تقديم استقالاتهم لإرغام الشركة على مساواتهم بالأجانب فى السكن .

وعقب إنشاء الشركة العامة للبترول ، عام ١٩٥٧ ، عمل حجى مديرًا عامًّا للحفر بالشركة ، ثم عمل خبيرًا بمؤسسة النفط الوطنية فى ليبيا ، فمستشارًا لشركة كونوكو للبترول فى مصر .

وحاليا رئيس مجلس إدارة الشركة المصرية لهندسة وسائل الحفر والكيماويات (ايمك) ، وهى أول شركة مصرية تعمل فى مجال الطفلة الخاصة بالآبار .

وله ابن يعمل فى قطاع البترول هو « طارق حجى » الذى عاش وتربى فى حقل البترول ووصل إلى منصب رئيس شركات شل بمصر والشرق الأوسط . وهو أول مصرى يتولى هذا المنصب .

زيارة الملك فاروق للغردقة ورأس غارب :

ويحكى حجى عن هذه الزيارة قائلاً :

كان الملك فاروق يزور منطقة البحر الأحمر عندما تكون هناك أزمة

وزارية أو عندما ينوى إقالة الوزارة ، هكذا تعودنا رؤيته بالغردقة ورأس غارب .

كان فاروق يحب لعب كرة القدم ، وكثيرًا ما كان يطلب من المحافظ أن يقف « حارس مرمى » وكان المحافظ بدينًا بطيء الحركة ، وكان طبيعيًّا ، أن كل كرة يلعبها الملك يصيب بها هدفًا .

وفى إحدى زياراته فى أوائل الأربعينات ، طلب منى أن أنتظره عند « الجسة » لأنه يرغب فى زيارة جهاز الحفر الذى يعمل بالمنطقة أثناء سفره من الغردقة إلى رأس غارب بالسيارات ، وقفت أنتظره على الطريق ، وعندما وصلت السيارة الجيب حيانى قائدها بالإنجليزية ، ولما علم منى أننى فى انتظار الملك طلب منى أن أقود سيارتى ليتبعنى هو والحاشية التى كانت قد وصلت ، كنت فى دهشة ، من الذى كلمنى – ولماذا كلمنى بالإنجليزية هل ظننى أجنبيًّا لأننى أرتدى سويتر جلد ، وجوانتى وغطاء للرأس – ولكنى استبعدت فى هذه اللحظة أن يكون هو الملك وخاصة وأن السيارات التى كانت تتبع الجيب كانت من السيارات الفاخرة .

وعندما وصلنا إلى موقع الحفار ، نزل قائد السيارة الجيب ، فتأكدت أنه الملك ، وأن الملكة والأميرات كانوا فى السيارات الفاخرة .

حضر مدير الحفر وكان أجنبيا للترحيب بجلالة الملك ، ليشرح له ما يجرى من عمليات ، وظن العمال أن كبير الياوران – وكان يرتدى ملابسه الرسمية – هو الملك ، فكانوا يلتفون حوله ، ويهتفون له وكان موقفًا محرجًا للغاية ، وكلما أشرت لهم بأن الملك هو الذى يسير معنا ،



صورة تجمع من اليمين إلى اليسار المهندس على والى أول وزير للبترول وأنور سلامة أول وزير للعمال والمهندس عبد الحميد أبو بكر والوزير على السيد والمهندس أحمد البدرى رئيس هيئة البترول والسيد جلال ثابت

ونشرح له العمليات الجارية ، ونرحب بقدومه لم يصدقوا ، ولم يتبينوا أخطاءهم إلا بعد فترة ليست بالقصيرة .

أنور سلامة

أحد رواد البترول ، والحركة العمالية فى مصر وأول عامل يعين وزيرًا فى مصر :

تخرج فى المدرسة الثانوية الصناعية فى دمنهور عام ١٩٤١ أثناء الحرب العالمية الثانية ، وكانت مدينة السويس هدفًا لقنابل الألمان بسبب القواعد العسكرية البريطانية الموجودة بالمنطقة مما اضطر أهلها إلى ترحيل أسرهم منها ، ومن بين هؤلاء كانت أسرة شقيقة أنور سلامة التى كان زوجها يعمل فى معمل تكرير شركة آبار الزيت المصرية الإنجليزية « شل » وعند عودة زوج شقيقته إلى السويس حيث مقر عمله صحبه أنور سلامة .

وكانت شركة آبار الزيت تعانى نقصًا فى العمالة بها فى ذلك الوقت بسبب هجرة عدد كبير من العاملين ، فعرض عليه زوج شقيقته العمل بالشركة فوافق ، والتحق بالشركة عاملاً بمعمل التكرير فى أكتوبر سنة ١٩٤١ بأجر قدره ٢٣ قرشًا فى اليوم – باعتباره خريج المدرسة الثانوية الصناعية – وكان هذا هو أول عمل يشتغل به ، أما آخر عمل له فكان أول وزير للعمل فى مصر وقد عين فى هذا المنصب فى شهر سبتمبر ١٩٦٢ .

الحق أن أنور سلامة بقسم الطلمبات بمعمل التكرير دون أن تكون له خبرة سابقة فى هذا المجال ، وقيل له إنه سوف يتعلم تدريجا

-وكان نظام العمل فى ذلك الوقت أن يرأس العمل الفورمان أى الملاحظ وهو إما إنجليزى أو مالطى أو يونانى - وكانت سياسة الشركة أن الإنجليز يأتون فى المقدمة يليهم المالطيون ثم اليونانيون ثم المتمصرون أما المصريون فيأتون فى المؤخرة .

أى أن المصرى ، فى بلده كان يعتبر بالنسبة للشركة الإنجليزية مواطنًا من الدرجة الخامسة .

ولم تكن الشركة تشجع تشغيل المصريين ، كما كانت صناعة البترول فى مصر فى ذلك الوقت صناعة جديدة ولم يكن المصريون يقبلون عليها ، وعندما بدأت الشركة فى تشغيل مهندسين كانت تعينهم فى وظيفة رئيس « فورمان » ، ثم فى وظيفة مساعد مهندس ثم مهندس ذلك بعد سنوات طويلة بعد التعيين .

وعندما بدأ أنور سلامة العمل كان رئيسه يونانى ، ورئيس رئيسه مالطيًّا ورئيسهم جميعًا إنجليزيًّا .

ومن حسن حظ أنور سلامة أنه كان يعرف الإنجليزية ، فنمى هذه المعرفة ، وتدرب على اللغة حتى أجادها ، وبذلك كان يستطيع التفاهم مع رؤسائه ويساعد العمال على التفاهم مع رؤسائهم .

وأول سكن لأنور سلامة كان فى منطقة السلمانية بالسويس فى حجرة مشتركة مع أربعة شبان ، وكان إذا ترك أحدهم السكن لا يسكن أحد مكانه إلى أن استقل بالحجرة بمفرده فاستمر يشغلها إلى أن تزوج وسكن شقة كبيرة أمام مبنى التلغراف فى وسط المدينة إذا لم تكن الشركة فى ذلك الوقت توفر السكن لأى من الموظفين أو العمال فيما عدا الموظفين الإنجليز فقط ، ويصف أنور سلامة هذه الفترة قائلاً :

« كانت التفرقة بين المصريين والأجانب تشتمل كل شيء ، لم يكن المصرى يتقاضى سوى أجره فقط ، ولم يكن له حق المطالبة بأية مزايا أو حقوق – وقد قسم الإنجليز العمال المصريين إلى ٣ فئات عمال اليومية وهؤلاء يقبضون أجورهم فى نهاية الأسبوع ، وفئة يقبضون أجرهم كل أسبوعين ، وفئة ثالثة يقبضون أجورهم فى نهاية كل الشهر .

وكان يوم الإجازة الأسبوعية غير مدفوع الأجر – وكان العامل يعمل ٥٦ ساعة فى الأسبوع ، وكانت المسافة بين معمل التكرير « الزيتية » ، وبين الأربعين فى مدينة السويس – وهو الحى الذى كان يقطنه أغلب العمال – حوالى ٥ كيلومترات سيرًا على الأقدام ، ولم تكن هناك أية وسيلة مواصلات تحمل الموظفين والعمال ، فكان معظمهم حتى عمال الورادى كانوا يقطعونها سيرًا على الأقدام كل يوم ، وكان قلة قليلة منهم يمتلكون دراجات .

ولم يكن للعمال أية امتيازات فحتى ملابس العمل كانت على نفقة العامل : فكانت المعاملة التى يلقاها العمال أقرب إلى السخرة .

وكانوا يعطون لكل عامل قطعة من الصابون كل أسبوع لإزالة الشحوم والزيوت من أيديهم بعد العمل ، وكان من يثبت أنه أخذ الصابونة عند انصرافه يعاقب أشد العقاب .

وكان الأجر يعطى للعامل نظير العمل لمدة تسع ساعات ونصف ، ولا يصرف لهم شيء مقابل الانتقالات أو الملبس ، والأكل أثناء العمل .

كانت كل المزايا قاصرة على الأجانب ، أما المصريون فكانوا يلقون معاملة بشعة أشبه بالعبودية ، ومن مظاهر التفرقة الصارمة فى المعاملة

بين الأجانب وبين المصريين أنه كان يوجد فى الشركة ناديان : ناد بالغ الحقارة كانوا يسمحون لبعض كبار الموظفين المصريين بارتياده ، وناد بالغ الفخامة يرتاده الإنجليز وعائلتهم – ولا يجرؤ أى مصرى على أن يدخل نادى الإنجليز ، وإذا حدث أن احتاج أحد المصريين إلى الرجوع إلى أحد الإنجليز فى عمل أثناء وجود هذا الإنجليزى فى النادى كان المصرى يحجز عند باب النادى لا يسمح له بالدخول ويبلغ الإنجليزى بوجوده .

وكان أنور سلامة على مستوى عال من الكفاءة فى عمله فبدأ يظهر ويستلفت النظر بين أقرانه ، وأصبح موضع احترام رؤسائه الأجانب ، وزملائه ومرءوسيه من المصريين ، وكون علاقات طيبة مع زملائه من المصريين وساعده على ذلك كثيرًا معرفته باللغة الإنجليزية ، وكانت معرفة أحد المصريين باللغة الإنجليزية يسهل التفاهم بين الرؤساء الأجانب وبين العمال المصريين ، كان أنور سلامة قوى الشخصية ، متدين ، وصاحب مثل ومبادئ – كما كان يتحلى بحسن الخلق .

وكانت هناك لجنة نقابية للعمل تسيطر عليها الشركة الإنجليزية ، يرأسها موظف يعمل مختبرًا فى المعمل اسمه « طه الجداوى » وهو من إحدى العائلات الكبيرة فى مدينة السويس ، وكان وكيله موظفًا يعمل بالعلاقات الصناعية بالشئون الإدارية « عبد الله ربيع » .. !! (أى أن المفروض بحكم عمله أن يدافع عن مصالح إدارة الشركة ضد العاملين) .

فى أواخر عام ١٩٤٦ وقع حادث بسيط لأحد عمال الورش ، إذ دخل فى إحدى عينيه « رايش » وهو يعمل على المخرطة ، وكانت احتياطيات السلامة بالنسبة للعمال فى الشركة تكاد تكون

منعدمة ، وبدلاً من أن تتولى الشركة علاج العامل وتعويضه عن الحادث أوقعت عليه جزاء بخصم من أجره بسبب سماحه للرايش أن يدخل في عينيه وكان هذا الحادث نقطة تحول فى حياة أنور سلامة ، إذ أنه ثار لهذا الظلم وهاله الإجراء الذى اتخذ مع العامل فحرض عمال الورشة على الإضراب ، وطلبوا من النقابة أن تتدخل ، ولكن النقابة فشلت ، وأصرت الشركة على مجازاة العامل ،فتضامن جميع عمال الورش ، وكان لأنور سلامة الدور الرئيسى فى هذا الإضراب - وكان الإضراب قاصرًا على العمال فقط دون الموظفين ، وقامت الشركة بإبلاغ الشرطة ، فجاءت قوات الشرطة وحاصرت الشركة بالزيتية ، وطلب العمال من النقابة أن تتدخل فرفضت النقابة وتبرأت من تصرف العمال ومن الإضراب - فطلب العمال من أنور سلامة أن ينوب عنهم فى التعامل مع الشرطة - فقام أنور سلامة بشرح موقف العمال لهم ، وللإدارة الإنجليزية التى كانت فى منتهى التعنت وغير مقدرة للأمور .

وكان الإضراب يقتصر على إيقاف العمل فقط ، وترك أجهزة التكرير وضخ البترول تعمل - ثم تطور الإضراب وقام العمال بوقف أجهزة التكرير وضخ البترول ، وذلك بعد أن تم إفراغ المواسير والأجهزة من البترول وهى ساخنة ، حتى لا تسد المواسير بعد أن تبرد .

وكان العمال فى تصرفاتهم على مستوى مرتفع من الوعى وحسن التصرف - واعتصم العمال داخل أسوار الشركة وحاصروا بعض الموظفين الإنجليز ، وهددوا بإحراق معمل التكرير ومستودعات البترول لو تدخل البوليس ، واستمر اعتصام العمال مع الإنجليز مدة ٧ أيام ،

ثم جاءت لجنة من مصلحة العمل فى مصر برئاسة الأستاذ/ إبراهيم الغطريفى مدير مصلحة العمل للتفاهم مع العمال ، فاختار أنور سلامة بعض العمال من زملائه واجتمعوا مع اللجنة ، وأصبح الموضوع المطروح ليس فقط موضوع الحادث والجزاء الذى وقع على العامل ، وإنما شعور العمال بسوء المعاملة التى يلقاها العمال ومدى الظلم الواقع عليهم من الإنجليز - وانتهز أنور وزملاؤه هذه الفرصة فتقدم بعدة مطالب منها :

١ - زيادة الأجور بنسبة ٤٠٪ .

٢ - الراحة الأسبوعية مدفوعة الأجر .

٣ - الوقت الإضافى ٢٠٠٪ .

٤ - المساواة بين المصريين والإنجليز .

٥ - العطلة يوم الجمعة بدلا من يوم الأحد .

٦ - ألا يضار أى عامل من الذين قاموا بالإضراب .

طبعا الشركة لم توافق - واستدعى أنور سلامة لمقابلة المسئولين فى مصر وقابل مدير عام مصلحة العمل « العبد » ، وشرح له مطالب العمال وحاول العبد تهدئة الموقف وأخبر أنور سلامة أنه مطلوب لمقابلة وزير الداخلية « مرتضى المراغى » الذى قابل أنور سلامة ، وطلب منه إيقاف الإضراب ومراعاة الظروف التى تمر بها البلد بالنسبة لانتشار مرض الكوليرا فى ذلك الوقت .

وبدأ فى تهديد أنور سلامة الذى لم يرضخ للتهديد ، وقال لوزير الداخلية : « أنا مستعد أن أذهب إلى السجن ، ولكن عليكم أن تتحملوا نتيجة عدم عودتى اليوم إلى الزيتية ، لأن العمال سوف يحرقون الزيتية

إذا لم أرجع اليوم » وقال له وزير الداخلية سوف نقابل دولة الباشا رئيس الوزراء محمود فهمى النقراشى - رئيس مجلس الوزراء ورئيس الحزب السعدى فى ذلك الوقت (وقد اغتاله بعد ذلك أحد شباب الإخوان المسلمين ويدعى محمد عبد المجيد عام ١٩٤٨ ، وكان النقراشى باشا عضوًا فى عصابة اليد السوداء التى اغتالت السردار الإنجليزى « لى ستاك » وحكم عليه بالإعدام) ، وذهب أنور سلامة وقابل النقراشى باشا فى مجلس الوزراء الذى سأله عن تفصيلات أسباب الإضراب فقال له أنور سلامة : « نحن نعمل مع الإنجليز وهم مسيطرون على جميع مراحل صناعة البترول وتسويقه فيستخرجونه من باطن أرض مصر ويقومون بتكريره وتسويقه وشحنه ، حتى يصل إلى المستهلك فتجدهم فى كل مكان خاص بالبترول ، والحكومة فى مصر لا تعلم أى شىء عن كميات البترول التى يستخرجونها من أرض مصر ولا عن حجم حصة مصر ، « واللى بيقولوا عليه حصتكم كذا فنمتثل لأمرهم ولا يجرؤ أحد أن يراجعهم » ، هم مسيطرون على الإنتاج والتكرير والنقل والتخزين والتوزيع لجميع السوق المحلى والسفن والطائرات ، وهم مسيطرون على بترول مصر بدون ضابط ولا رابط ، ولا أحد من المصريين يعرف « بينتجوا إيه أو بيبيعوا إيه ، أو بيصدروا إيه ، أو بيستوردوا إيه » - واحنا كعمال نعمل فى هذا المجال فعلى الأقل نستفيد بحاجة - هنا وطنى وهذه شركة إنجليزية بتكسب وأرباحها تسمح بإعطاء بعض الحقوق للعمال بدلاً من بقاء العمال فى عبودية الشركة فقال النقراشى باشا :

« إنت مش عارف إن عبود باشا صاحب شركة السماد بجواركم فى السويس بيعطى عماله ١٢ قرشًا وستة مليمات فى اليوم » .

فأجاب أنور سلامة :

« صناعة السماد تختلف عن صناعة البترول ، و« عبود باشا » أرباحه عائدة لمصر ، وسوف يستخدم أرباحه فى مشروعات مصرية أخرى ، ولكن فلوس الشركة الإنجليزية تذهب إلى إنجلترا ، ولا تستخدم فى مصر ، وهم يستوردون كل شيء من إنجلترا حتى الصابون التى يصرف للعمال ، بدرجة أنه لا يوجد أى شيء فى مخازن الشركة إلا ومكتوب عليه « صنع فى إنجلترا » ، ولا يوجد إى إنتاج مصرى علشان لا تستفيد مصر من أى شيء منهم . إننا نطالب بحقنا وهذا لن يؤثر على هذه الصناعة » وقال النقراشى باشا لأنور سلامة : إن الإضراب غير مقبول ، وطلب منه أن يعود إلى الزيتية ، وأن يكونوا معقولين فى طلباتهم وسوف ينظر فى الأمر ..

وعاد أنور سلامة إلى الزيتية ، وتغيرت الصورة كاملة ، طلبت الشرطة التفاهم مع العمال ، بعد رفضها السابق للتفاهم تحت سلاح الإضراب ، وكانت الشركة مصرة على إنهاء الإضراب وعودة العمال أولاً للعمل ، ثم بعد ذلك تبدأ النظر فى مطالبهم .

وتم اجتماع بين أنور سلامة وزملائه ، والأستاذ « الغطريفى مدير مصلحة العمل ، ومندوب الشركة الإنجليزى . وموظف إنجليزى حضر من لندن اسمه مستر « جن » مدير العلاقات الصناعية فى شركة « شل » لندن ، وكان قبل ذلك يعمل وكيلاً لوزارة العمل البريطانية .

وتم فى هذا الاجتماع الاتفاق على زيادة أجور العمال والموظفين

بنسبة ٤٠٪ ، وأن يكون يوم العطلة مدفوع الأجر ، وأن يعطى العمال ملابس لاستخدامها أثناء العمل ، وأن يعطى العامل وجبة غداء يوميًّا .

وقد قام أنور سلامة وزملاؤه بوضع كادر للعمال والموظفين ، وكانت هذه هى المرة فى مصر التى تقوم فيها شركة قطاع خاص فى مصر بالدخول فى مفاوضات جماعية مع العمال ، ويتم الاتفاق على كادر يحدد عمل ووظيفة كل عامل وموظف فى الشركة ، وما يقابلها من أجر ، وتحديد علاوات سنوية ، ويسجل هذا الاتفاق فى مصلحة العمل .

وبعد ذلك نجح العمال فى تحقيق مطالب أخرى ، مما رفع من مستواهم بعد أن كانوا مهضومين .

واضطرت النقابة برئاسة « طه الجداوى » إلى الاستقالة ، وتم إجراء انتخابات لنقابة جديدة ، ونجح أنور سلامة وزملاؤه بالتزكية ، ونجح أنور سلامة كرئيس للنقابة ، وكان ضمن زملائه فى النقابة محمد عبد الظاهر ، محمد شفيع – سعد زغلول ، وصابر عيد .

وقامت النقابة بعد ذلك بالتفاوض مع الشركة بخصوص « عقد العمل » وتم فى عام ١٩٤٨ الاتفاق على « عقد عمل » بين شركة آبار الزيت الإنجليزية المصرية ونقابة عمال الشركة .

وكان هذا هو أول « عقد عمل » يعمل فى مصر ، وقد عمم بعد ذلك فى بقية نقابات شركة آبار الزيت وشل فى الحقول والإسكندرية ، والقاهرة ، وبور سعيد ثم أخذ يطبق تدريجيًّا فى بقية نقابات عمال مصر .

وفى عام ١٩٤٨ تم اختيار أنور سلامة (رئيس نقابة عمال البترول لشركة آبار الزيت بالسويس) ، ورمضان على (رئيس نقابة عمال البترول لشركة آبار الزيت برأس غارب) للسفر للخارج ، ضمن الوفد المصرى الرسمى لحضور اجتماع منظمة العمل الدولية بجنيف بسويسرا ، وكانت مصر فى هذه المنظمة الدولية ويسرى عليها ما يسرى على قوانين العمل الدولية ، وكانت اللجنة مكونة من ممثلى الحكومة ، وممثلى أصحاب الأعمال ، وممثلى العمال .

وكانت هذه هى المرة الأولى التى يسافر فيها أنور سلامة إلى الخارج ، ويتصل بنقابات دول العالم ، وانتهز أنور سلامة الفرصة للتعرف على نقابات البترول فى الدول الأخرى ، حيث أن صناعة البترول تختلف عن أية صناعات أخرى ذات إدارة محلية ، أما البترول فتتحكم فيه ٧ شركات عالمية احتكارية ، تحدد كل صغيرة وكبيرة فى صناعة البترول ، ويتبع هذه الشركة نقابات عمال فى معظم أنحاء العالم . فمثلا شركة شل لها نقابات فى مصر ، وإنجلترا ، وهولندا وبعض الدول الأوربية ، وأمريكا الشمالية ، وأمريكا الجنوبية ، ومعظم بلدان العالم كذلك شركة استاندر ، وشركة موبيل .. إلخ .

أى أن عمال البترول فى العالم يعملون لدى رب عمل واحد هو الشركات الاحتكارية ، فاتفق أنور سلامة ورمضان على مع مندوبى عمال البترول فى الدول الأخرى على تبادل المعلومات ، وتبادل المميزات ، والامتيازات التى يحصل عليها عمال أى بلد .

فمثلاً طالب عمال بترول مصر بعد ذلك شركة شل بعمل صندوق

ادخار للعاملين أسوة بصندوق ادخار عمال شركة شل فى إنجلترا وهولندا ، ومثلاً كان يوم الراحة لعمال البترول فى الولايات المتحدة غير مدفوع الأجر ، فاستفادوا بما يحدث فى مصر وأصبح يوم الراحة مدفوع الأجر ، وهكذا .

وفى عام ١٩٥١ أنشأ أنور سلامة أول اتحاد لنقابات البترول ، وكان مكونًا من نقابات عمال آبار الزيت ، وشل وسوكونى فاكوم ، وأسو ، وموبيل ، والجمعية التعاونية ، معمل تكرير البترول الحكومى وبقية نقابات العمال فى قطاع البترول ، وكان المقر الرئيسى للاتحاد فى السويس حيث يوجد أكبر تجمع للعمال .

وانتخب أنور سلامة أول رئيس لاتحاد نقابات عمال البترول ، وعلى السيد على رئيس نقابة عمال شل نائبًا له (رئيس اتحاد نقابات عمال البترول ، ووكيل مجلس الأمة – الشعب – ووزيرًا بعد ذلك) وقد ضم هذا الاتحاد محمود عبد الخالق رئيس نقابة عمال موبيل ، وإبراهيم راتب .

وقام أنور سلامة بعد ذلك بتشجيع عمال النسيج وبقية النقابات على تكوين اتحادات لنقاباتهم المهنية مثل النسيج ، والنقل ... . إلخ ..

عندما ألغت حكومة الوفد برئاسة النحاس باشا – رئيس الوزراء فى ذلك الوقت معاهدة ١٩٣٦ ، واشتدت مراحل الكفاح المسلح ضد البريطانين فى منطقة القناة ، قام عمال البترول فى مدينة السويس بحمل لواء العصيان فى معسكرات الجيش البريطانية فى منقطة القناة ، وذلك بمنع العمال المصريين من العمل مع الجيش البريطانى ، فاعتقلت

القوات البريطانية أنور سلامة فى أحد معسكراتها فى « فايد » فاعتصم عمال البترول فى الزيتية ، وهددوا بحرق الزيتية ، وتوقف تموين الجيش البريطانى بالبترول ، فتدخل مستر « ويلموكس » المدير الإنجليزى لشركة آبار الزيت ، وأفرج عن أنور سلامة بعد أن تم اعتقاله لمدة ٩ ساعات .

ولما اشتدت عمليات الفدائيين بعد ذلك فى منطقة السويس استعدت القوات البريطانية لاحتلال مدينة السويس ، فأرسل محافظ السويس « إبراهيم زكى الخولى » إلى أنور سلامة للتدخل لتهديد المدير البريطانى « ويلكوكس » بحرق الزيتية . وقام العمال بحمل المشاعل النارية داخل الزيتية ، وخرجت مظاهرات كبيرة من عمال البترول إلى مدينة السويس تحمل المشاعل .. وتراجع الجيش البريطانى عن دخول المدينة ..

وفى عام ١٩٥٢ اختير أنور سلامة نائبًا لرئيس الاتحاد الدولى لعمال البترول والكيماويات ، وكان رئيس الاتحاد فى ذلك الوقت « جون هايت » ، وهو أمريكى الجنسية ، وكان مقر الاتحاد مدينة « دنفر » بالولايات المتحدة .

وكان هذا الاختيار بالنسبة لأنور سلامة خطوة كبيرة وضعته على خط البترول العالمى .

وعقب قيام ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢ يصف أنور سلامة موقف العمال قائلاً :

« كان جمال عبد الناصر يحس بنبض الشارع المصرى والعامل المصرى – وكان يعطى قبل ما نطلب ، وقد حقق للعمال كثيرًا من الامتيازات التى كانوا لا يحلمون بها » .

وفى ظل هذا المناخ استطاع أنور سلامة أن يحقق لعمال البترول كثيرًا من المزايا ، وكان ينتهز فرصة تجديد عقد العمل كل سنتين بين نقابات العمال وأصحاب الأعمال ، ويحصل على امتيازات جديدة لعمال البترول بدرجة أن الفرق أصبح شاسعًا فى الامتيازات بين عمال البترول ، وبقية عمال مصر .

وفى عام ١٩٥٤ عندما نشب الخلاف بين محمد نجيب رئيس الجمهورية وبين مجلس قيادة الثورة ، وقدم مجلس الثورة استقالته ، وقامت المظاهرات فى جميع أنحاء مصر لمساندة مجلس قيادة الثورة .

ويصف أنور سلامة موقف عمال البترول فى ذلك الوقت قائلاً : « أستطيع أن أقرر ، دون مغالاة ، ودون فخر ، أن عمال البترول قاموا بدافع من روح وطنية صادقة ، ودون أى ضغط أو مصلحة بإضراب شامل فى جميع منشآت البترول فى مصر ، فقد آثرنا أن نبقى فى السويس ، ولأول مرة فى تاريخ مصر يقف ضخ البترول ما بين السويس وبقية الجمهورية كلها بما فيها خط بترول عجرود ، كما توقفت جميع محطات تموين السيارات » .

اتصل الإنجليز بالمهندس/ محمود يونس - المسئول الأول عن البترول فى مصر فى ذلك الوقت - وكنت أعمل مساعدًا له فى ذلك الوقت ، فذهبنا إلى السويس وقابلنا أنور سلامة ، وكانت أول مرة أقابل أنور سلامة الرجل الشجاع الذى كنت أسمع عنه ، وأعجبتنى قوة شخصيته وذكاؤه ، وسعة اطلاعه ، وقوة منطقه ، وحماسه ، وقال لنا إن عمال البترول لن يعودوا إلى العمل إلا إذا عاد مجلس قيادة الثورة . وطبعًا وافقناه على ذلك ، وبعد أن سحب جمال عبد الناصر

ومجلس الثورة استقالتهم انتهى إضراب البترول ، وإضراب بقية عمال مصر .

وفى عام ١٩٥٨ اتصل محمد أحمد عبد الله طعيمة (وكان فى ذلك الوقت مسئولاً عن شئون عمال مصر ، وأحد قيادات هيئة التحرير - ووزيرًا بعد ذلك) بأنور سلامة ، وأخبره أن الرئيس جمال عبد الناصر يريد أن يراه وحدد له موعدًا ، وذهب أنور سلامة إلى منزل جمال عبد الناصر فى منشية البكرى ، وقابل والد الرئيس الحاج عبد الناصر حسين فى حجرة الانتظار ، ثم دخل وقابل الرئيس الذى رحب به وقال له « أنا كنت عايز أتعرف على أنور سلامة » .

وكانت هذه المرة الأولى التى يلتقى فيها أنور سلامة بالرئيس عبد الناصر منفردًا ، وشعر أنور أن الرئيس كان يريد أن يعرف طريقة تفكيره ، أو يدرس شخصيته ، وكان السبب الرئيسى لهذه المقابلة أنه كانت هناك فكرة - فى ذلك الوقت - لإنشاء اتحاد لنقابات عمال مصر ، وكان هناك اتجاه لأن يكون أنور سلامة هو رئيس هذا الاتحاد بالرغم من أن اتحاد النسيج ، واتحاد النقل وبعض الاتحادات المهنية الأخرى كانت أكبر من اتحاد عمال البترول ، إلا أن الجميع كانوا مقتنعين بأن أنور سلامة هو أصلح من يتولى هذا المنصب ، لأن عمال البترول كتنظيم ، وقيادة ونقابة كانوا فى المقدمة .

وفى عام ١٩٥٨ تم تكوين أول اتحاد لنقابات عمال مصر ، واختير أنور سلامة رئيسًا له .

وفى انتخابات مجلس الأمة (الشعب) التى جرت بعد ذلك انتخب أنور سلامة عضوًا عن منطقة البحر الأحمر .

ونتيجة لهذه الانتخابات نشبت خلافات بين وزارة الداخلية ممثلة فى زكريا محيى الدين - وزير الداخلية فى ذلك الوقت - وبين محمد أحمد عبد الله طعيمة ممثل هيئة التحرير التى طلبت من أنور سلامة ، أن يلعب العمال دورًا فى هذا الخلاف ، وبحس أنور سلامة النقابى أدرك أنه لو زج باتحاد العمال فى هذا الخلاف فسوف يفقد استقلالية الحركة النقابية للعمال فى مصر .

ورفض أنور سلامة رفضًا باتًا أن يتدخل فى هذا الخلاف ، وكان الوحيد الذى رفض الزج بالاتحاد فى هذه المعركة ، وأصر على موقفه وقد تحمل نتيجة لذلك هجومًا شرسًا من هيئة التحرير ، وقال أنور سلامة : إنه ليس من المعقول التضحية بالحركة العمالية لمصلحة أفراد .

وقد نتج عن موقفه هذا أن أبلغه المسئولون فى هيئة التحرير بأن الرئيس عبد الناصر لا يرغب فى التعاون معكم ، إنكم لستم محل ثقته ، ونصحوه أن يبتعد عن الحركة النقابية .

ولم يرغب أنور فى الزج بالحركة العمالية فى أى صراع فقدم استقالته من الاتحاد العام لعمال مصر ، ولكن أحمد فهيم نائبه ورئيس اتحاد عمال النسيج رفض الاستقالة ، ورفض أن يحل محله ، كذلك استقال أنور من رئاسة اتحاد عمال البترول فعرضوا على على السيد أن يحل محله فرفض .

وفى ذلك الوقت حدث خلاف بين أنور السادات وطعيمة فى

هيئة التحرير ، وعلم السادات بما حدث لأنور سلامة ، فطلب أن يحضر لمقابلته ، وطلب منه أن يعود إلى عمله ، وأبلغه أن جمال عبد الناصر طلب منه أن يبلغه بأنه لم يقل أى شيء ضده ، وإذا كان قد أبلغ بما يخالف ذلك فهذا غير صحيح ، وأكد له أنه موضع ثقة الرئيس الكاملة ، وهكذا عاد أنور سلامة عام ١٩٦٠ إلى قواعده .

وفى نفس هذا العام ١٩٦٠ أسس أنور سلامة اتحاد العمال العرب ، وانتخب عضوًا بالمجلس التنفيذى .

وفى ذلك الوقت قبل عودة أنور سلامة – أعلن فى مصر أن الرئيس عبد الناصر سيشكل وزارة فيها لأول مرة وزيرًا من العمال ، وكان الاسم المرشح أنور سلامة وكانت الدنيا كلها قد عرفت بذلك إلا أنور سلامة الذى فوجئ بالدعوات تنهال عليه من السفير المصرى – الذى سبق أن رفض مقابلته – ومن كبار المصريين العاملين فى هيئة الأمم والسفارة المصرية ..

وطلب من أنور سلامة السفر فورًا إلى القاهرة لأنه قد عين وزيرًا للعمل ، وسوف يقسم اليمين فى اليوم التالى فى رئاسة الجمهورية .

عاد أنور سلامة إلى القاهرة ، وقبل أن يقسم اليمين استقال من رئاسة اتحاد عمال مصر حتى لا يجمع بين الاتحاد والوزارة .

وأول عامل نقابى جاء بعد أنور سلامة كان عبد اللطيف بلطية واحتفظ هو وبعض وزراء العمل بعد ذلك برئاسة الاتحاد ، والوزارة وحل أحمد فهيم فى رئاسة اتحاد عمال مصر وعلى السيد نائب رئيس الاتحاد الدولى لعمال البترول ، وانتخبوا بعد ذلك وكلاء لمجلس الأمة .

وفى ٢٩ سبتمبر ١٩٦٢ أقسم أنور سلامة اليمين كوزير للعمل فى مصر ، وكان أول وزير مصرى من العمال ، وقد حل محل الوزير كمال رفعت .

عقب تعيين أنور سلامة وزيرًا صمم على تنفيذ كل ما كان يحلم به كنقابى بعد أن أصبح وزيرًا ، وكان أول قرار وزارى أصدره هو اللجنة الثلاثية التى تحمى العامل من الفصل التعسفى ، وهى مشكلة من مندوب صاحب العمل ومندوب من نقابة العامل ومندوب من مصلحة العمل للبت فى حالات الفصل ، ولا يجوز فصل أى عامل إلا بعد أن يعرض على اللجنة الثلاثية .

وكان أنور سلامة قد سبق وعرض الموضوع على على صبرى رئيس الوزراء ، وقال له : إن اللجنة الثلاثية لن تقبل من بعض الجهات وإن أول من سوف يعارضها هو الدكتور/ عزيز صدقى وزير الصناعة فنصحه على صبرى بإصدار قرار وزارى بإنشاء اللجنة الثلاثية ..

استدعى الرئيس عبد الناصر أنور سلامة وقال له : إن عزيز صدقى يعترض على قرار اللجنة الثلاثية ، فشرح له أنور سلامة وجهة نظره فوافق عليها .. وبعد ذلك أصدر جمال عبد الناصر قانونًا بإنشاء اللجنة الثلاثية .

وذات يوم طلب عبد الناصر أنور سلامة للحضور لمقابلته فى منزله فى منشية البكرى ، وسأله عن أحواله وأجاب أنور « حمدًا لله أنا كويس ، وأحب أن أصارحكم بحاجة بدلا من أن تسمعها من غيرى ، أنا من الإخوان المسلمين . والإخوان المسلمون شىء والعمل النقابى شىء ، والوزارة شىء وأنا فى داخلى أخ مسلم .

فأجاب عبد الناصر « أنا عارف ذلك من زمان خالص .. وأنت دائما كان لك طلبات للعمال ، فأنت وزير حاليًا فحققها ، وأنا معاك .. وكل حاجة فى مصلحة العمال عايز تنفذها .. نفذها بس فقط أخبرنى بها » .

وكان أنور سلامة موضع ثقة جمال عبد الناصر ، وكان دائمًا يختاره ضمن الوفد المصاحب له عند سفره لحضور المؤتمرات الخارجية كالجزائر ، ويوغوسلافيا ، وإندونيسيا ، وكان ذلك تكريمًا كبيرًا لأنور سلامة .

وقام أنور سلامة بوضع كثير من القوانين والنظم لصالح العاملين فى الدولة منها التأمين الصحى ، والتأمين ضد البطالة والتأمينات الاجتماعية غير قانون العمل إنشاء لجنة الأمن الصناعى فى كل مصنع ، واللجنة الثلاثية .

وقد واجه أنور سلامة معارضة قوية ، وهجومًا كبيرًا ، ولكن عبد الناصر كان يؤيده ويساعده ، وفى إحدى المرات شكوا أنور سلامة للرئيس عبد الناصر وقالوا له إنه ضيع على خزينة الدولة ٢٠ مليون جنيه ، فقابل أنور سلامة جمال عبد الناصر وشرح له أن الدولة كانت ترث فى معاش المتوفى فتأخذ ٢٠٪ من المعاش .. فهل توافق على أن ترث الدولة مع القصر والأيتام والأرامل فقال الرئيس عبد الناصر : لا .

أنا موافق معاك .

وقام أنور سلامة فى منظمة العمل الدولية بمجهود كبير لجعل اللغة العربية إحدى اللغات الخمسة التى تستخدمها فى المنظمة ، وقد

قال له محمود رياض وزير الخارجية أنتم نجحتم فيما لم تنجح فيه الجامعة العربية .

واستمر أنور سلامة خمس سنوات متواصلة وزيرا للعمل مع أربع وزارات ، رأس على صبرى وزارتين ورأس زكريا محيى الدين وزارة ، ورأس صدقى سليمان وزارة .

وبعد حرب ١٩٦٧ استقالت وزارة صدقى سليمان ، وتكونت وزارة شبه عسكرية لبدء حرب الاستنزاف وحل « كمال رفعت » محل أنور سلامة ، فقد تسلم أنور سلامة وزارة العمل من كمال رفعت عام ١٩٦٢ ، وسلمها له عام ١٩٦٧ وأنور سلامة متزوج وله ابن دكتور وابنة دكتورة وابنتان خريجتا الجامعة الأمريكية .

عبد الهادى قنديل

أحد أبناء قطاع البترول من الرعيل الأول الذى ساهم فى تأسيس وتدعيم البترول الوطنى فى مصر ، وقد عمل فى قطاع البترول منذ تخرجه وتدرجه فى وظائفه حتى وصل إلى منصب رئيس مجلس إدارة الهيئة المصرية العامة للبترول ثم عين وزيرًا للبترول والثروة المعدنية .

ولد فى عام ١٩٣٥ بمدينة الزرقا بمحافظة دمياط .

وكان والده من رجال التعليم ، فكان بحكم عمله يتنقل كثيرًا هو وأسرته بين مدن مصر ، وكان والده يتمتع بالهيبة ، وقوة الشخصية ، والصلابة وورث أبناؤه عنه الكثير من هذه الصفات .

ومثال ذلك ابنه الثانى عبد الهادى قنديل اسندت إليه فى سن مبكر مسئوليات أكبر من وظيفته ، وكان دائمًا موضع ثقة رؤسائه



الرئيس حسنى مبارك والكيميائى عبد الهادى قنديل

واحترامهم ، ولفتت كفاءته أنظار كبار المسئولين فى قطاع البترول حتى أن المهندس / على والى ، مدير عام مؤسسة البترول فى ذلك الوقت (وأول وزير للبترول بعد ذلك) ، قال لعروس عبد الهادى يوم الزواج عام ١٩٦٢ : إن زوجك هذا سوف يكون يومًا وزيرا للبترول .. وقد كان رغم أن عبد الهادى كان فى ذلك الوقت ما زال كيميائيًّا فى مستهل حياته .

وللكيمائى / عبد الهادى قنديل أخوان وأخت يكبرونه وأخت تصغره .

تخرج عبد الهادى قنديل فى كلية العلوم جامعة عين شمس فى يونيو ١٩٥٦ .

وكان موضوع البحث الذى قام به قبل تخرجه عن البترول .

عقب تخرجه عين فى شركة السماد التى كان يملكها عبود باشا بالسويس ، ولكن حدث ما غير مجرى حياته ، إذ توفى والده قبل استلامه العمل فى شركة السماد فاضطرته ظروفه العائلية للبقاء فى القاهرة مع الأسرة ، حيث كان إخوته ضباطًا فى جبهة القتال فنصحه أحد أقربائه – [اللواء فتحى رزق وكان فى ذلك الوقت مدير الإمدادات والتموين فى القوات المسلحة ، وأحد الذين شاركوا فى إنشاء البترول الوطنى والذى عين بعد ذلك رئيسًا للهيئة المصرية العامة للبترول ، ثم وزيرًا للصناعة] – نصحه بالعمل فى البترول ، وخاصة أن مشروع خط أنابيب البترول فى مسطرد – الذى افتتحه الرئيس جمال عبد الناصر فى ٢٤ يوليو ١٩٥٦ كان لا يزال فى حاجة إلى حملة مؤهلات مثل مؤهله .

وبناء على ذلك عين فى ١١ أكتوبر ١٩٥٦ فى معمل تكرير البترول الحكومى فى السويس ، حيث عمل فى إدارة خطوط الأنابيب فى مسطرد ، التى تتبع معمل السويس .

وفى ٢٩ أكتوبر ١٩٥٦ ، وقع العدوان الثلاثى على مصر فطلب قطاع البترول تأجيل تجنيد حملة المؤهلات العاملين به لمدة سنة ، وكان من بينهم عبد الهادى قنديل وقد استدعى للعمل فى قوات الحرس الوطنى لمدة أسبوعين أثناء الحرب ، وتم توزيعه على طريق بورسعيد الإسماعيلية كخط دفاع ثان للقوات المسلحة .

وقد أمضى عبد الهادى قنديل فترة تجنيده بسلاح الإشارة إلا أنه اختير للعمل فى السكرتارية الخاصة للرئيس جمال عبد الناصر فى مجلس قيادة الثورة ، لإجادته بعض اللغات الأجنبية وكان برتبة وكيل امباشى (عريف) ، وكان يعمل معه بعض المجندين من حملة المؤهلات العليا منهم : د/ مأمون سلامة (مدير جامعة القاهرة بعد ذلك) والمستشار / محمود إحسان راشد .

وبعد أن أتم فترة التجنيد (سنة ونصف) عاد للعمل فى قطاع البترول فى خط أنابيب مسطرد ، كان العاملون المؤهلون لا يزيد عددهم على ٢٠ .

وقد حدث أن جاء المهندس أحمد هلال بعد ندبه للعمل بالهيئة كمدير للتكرير إلى مسطرد ، لحصر الأجهزة ومعرفة تفاصيل الأعمال فنصحه بعض زملائه بالاتصال بعبد الهادى قنديل ، لأنه هو الذى يستطيع معاونته فى مهمته ، فبحث عنه وكان أول لقاء بينهما فى

أحد شوارع مسطرد ، وكان قنديل قد قرأ فى نشرة البترول نبأ تعيين المهندس/ أحمد هلال مديرًا للتكرير ، وقد قدم عبد الهادى قنديل المعاونة للمهندس/ أحمد هلال الأمر الذى تطلب أن يقيم فى مسطرد لا يغادرها ، وكان يقوم يوميا بأعمال النوبتجية ويقيم فى الاستراحة الموجودة فى المعمل ، حتى انتهت المهمة المطلوبة وهكذا بدأت علاقاتهما وقد استمرت بعد ذلك .

وفى يونيو عام ١٩٦٠ اختاره المهندس/ أحمد هلال للعمل فى إدارة التكرير بهيئة البترول .

وفى عام ١٩٦١ سافر قنديل إلى الولايات المتحدة فى بعثة لمدة خمسة أشهر أمضاها فى معامل التكرير ، والمركز الرئيسى لشركة استاندرد كاليفورنيا للبترول .

وفى أول يناير عام ١٩٦٢ حلت المؤسسة المصرية العامة للبترول محل الهيئة العامة للبترول ، وأعيد تنظيم قطاع البترول .

وقد تزوج الكيمائى/ عبد الهادى قنديل عام ١٩٦٢ ، وفى العام التالى سافر إلى إيطاليا فى بعثة لدراسة البتروكيماويات ، وزيوت التزييت التى تخصص فيها وحصل على دبلوم يعادل الماجستير كما تعلم الإيطالية وأجادها .

وفى عام ١٩٦٧ خلا منصب مدير العمليات بسفر مجدى زيد للعمل باليونان فحل محله عبد الهادى قنديل .

وفى عام ١٩٧٣ رقى إلى الدرجة العالية كمدير عام للتكرير بالمؤسسة ، مكافأة له على الجهود التى بذلها أثناء حرب الاستنزاف وحرب ١٩٧٣ .

وقد رشح للدفعة الثانية بأكاديمية ناصر ولكن ظروف الحرب اضطرته إلى تأجيل الدراسة للعام التالى ١٩٧٥/١٩٧٤ .

وعند إعادة تنظيم الهيئة المصرية العامة للبترول ، عين الكيمائى/ عبد الهادى قنديل نائبًا لرئيس الهيئة للعمليات ، وقد عين معه فى نفس الوقت أيضًا الدكتور/ مصطفى العيوطى نائبًا لرئيس الهيئة للإنتاج والاستكشاف ، والمهندس/ سامى أندراوس نائبًا لرئيس الهيئة للتخطيط والمشروعات .

وعند إنشاء هيئة البترول كان يقوم بهذا العمل سكرتير عام الهيئة ، ثم عندما حلت المؤسسة محل الهيئة كان يشغل هذا المنصب مدير عام المؤسسة الذى كان المدير التنفيذى ، والعضو المنتدب لها ، وعندما توسعت أعمال الهيئة والمؤسسة وأصبح العديد من الشركات تابعة لها عهد بتلك المهام إلى ثلاثة نواب لرئيس مجلس الإدارة وبعد اتساع اختصاصات الهيئة ، أصبح لرئيس الهيئة حوالى ١٢ نائبًا تنفيذيًا .

ومما يذكر أن أول من شغل منصب سكرتير عام الهيئة هو المهندس/ عبد الحميد أبو بكر ، ثم الدكتور محى الدين توفيق ، ثم شغل هذا المنصب كمدير عام المؤسسة المهندس/ على والى ثم المهندس/ أحمد هلال فالمهندس/ حسن الدوى .

وفى عام ١٩٨٠ عين عبد الهادى قنديل رئيسًا وعضوًا منتدبًا للهيئة المصرية العامة للبترول بعد أن شغل منصب نائب رئيس الهيئة لمدة خمس سنوات .

وفى عام ١٩٨٤ عين وزيرًا للبترول والثروة المعدنية ، وقد تأثرت حياة قنديل المهنية بفترات مر بها ، وبأشخاص التقى بهم مثل :

أولاً : الخدمة العسكرية :

يقول عبد الهادى قنديل عن الفترة : إن الخدمة فى الجيش قد أفادته كثيرًا ، وعلمته الضبط والربط ، وجعلته أكثر صلاحية والتزامًا فى تحمل المسئوليات ، وفى معاملة الرؤساء والزملاء والمرءوسين .

وأنه يرى أنه لا يجب الإعفاء من التجنيد .. لأن العسكرية تغير شخصية الإنسان وتعلمه قوة الاحتمال والصلابة والمثابرة والصبر واحترام المواعيد والرؤساء ، وهو يفضل تعيين العامل الذى أدى الخدمة العسكرية ، ودائمًا يختار العاملين فى مكتبه من الذين أدوا الخدمة العسكرية لكى يستطيعوا الصمود معه .

ثانيا : المهندس أحمد عز الدين هلال :

استطاع أحمد هلال بخبرته أن يميز قدرات عبد الهادى قنديل ، ويستفيد منها فاختاره للعمل معه ، وقام على تعليمه وتدريبه فى بداية عمله معه ، وكان قنديل يردد قائلاً دائمًا إنه لا ينسى فضل أحمد هلال الذى قام بتدريبه تدريبًا مكثفًا ، وكان يحاول أن يعلمه كل شىء عن البترول ، لقد كان يستعير الكتب من شركة شل باسمه رغم أن إعارتها لخارج الشركة ، كان ممنوعًا ليعطيها لقنديل ، وكان قنديل ينقل الكتب التى لا يتسع الوقت لدراستها بخط يده ، حيث كانت ماكينات التصوير غير متاحة ، وكان أحمد هلال يمتحنه فى هذه الكتب .

وقد رشحه بعد ذلك بعشرين عامًا من العمل معه رئيسًا لهيئة البترول .

ثالثًا : الحرب :

لقد عاصر قنديل أثناء عمله بقطاع البترول أربع حروب خاضتها

مصر وهى حرب ١٩٥٦ ، وحرب ١٩٦٧ ، وحرب الاستنزاف ، وحرب ١٩٧٣ ، وكان للبترول دور أساسى فيها ، وكانت الأعمال التى قام بها رجال البترول ملحمة ، فقد قام هؤلاء الرجال بقدر من الإنجازات لا تخطر ببال إنسان ، وذلك لتوفير المنتجات البترولية للقوات المسلحة وللشعب على الرغم من فقد بعض حقول البترول وتدمير أغلب معامل التكرير .

وكانت فترات الحروب فترات تعليمية هامة بالنسبة لقنديل ، واستفاد منها خبرة كبيرة وكان له دور كبير ومؤثر خلالها .

الأهداف الاستراتيجية لقطاع البترول وعبد الهادى قنديل :

يردد عبد الهادى قنديل دائمًا قوله :

« احنا درسنا فى أكاديمية ناصر أن الهدف الاستراتيجى يتطور بتطوير الأحداث ، والخلاف العقائدى موجود فى كل مكان وكثيرًا ما يحدث عند تغيير الأشخاص الذى يعقبه تغير فى السياسات ، وذلك خطأ ، وقطاع البترول أحد القطاعات التى حافظت على هدفها الاستراتيجى ، وكان نجاح المسئولين عن هذا القطاع هو تحقيق السياسات وتطويرها بالطريقة التى يرونها طبقا للأوضاع والظروف المحيطة » .

وهذا ما اتبع منذ قيام البترول الوطنى حتى اليوم ، منذ محمود يونس ، ثم عزيز صدقى ، ثم مصطفى خليل ، ثم على والى ، ثم أحمد هلال ، ثم عبد الهادى قنديل حتى حمدى البنبى والأمثلة على ذلك كثيرة منها :

أولاً : معمل أسيوط :

الذى بدأ التفكير فى إنشائه بعد حرب ١٩٦٧ ، وتدمير معامل التكرير فى السويس واستمرت الدراسات حتى تولى عبد الهادى قنديل رئاسته للهيئة ، وشكل لجنة من نخبة من قيادات البترول برئاسة المهندس/ عبد الحميد كروش ، لتقدير احتياجات السوق المحلى من المنتجات البترولية والغازات الطبيعية لمختلف الأنشطة حتى سنة ٢٠٠٠ ، وتقدير كميات الخام المطلوبة ، وطاقات التكرير ، ووسائل النقل المختلفة ، وسعات التخزين .. وذلك مع وضع الخطة المستقبلية لتنفيذ ذلك . وكان من أهم قرارات اللجنة ضرورة إنشاء معمل تكرير أسيوط ، وتم إنشاء المعمل وتشغيله بعد تعيين قنديل وزيرًا للبترول .

ثانيا : مشروع البتروكيماويات :

هذا المشروع كان حلم قيادات البترول منذ إنشاء البترول الوطنى ، وفى أوائل الستينيات قام د/ عزيز صدقى وزير الصناعة ، وم/ أحمد كامل البدرى والمهندس/ على والى فى ذلك الوقت بدراسات جديدة لإدخال صناعة البتروكيماويات فى مصر .

وكانت شركة فيليبس للبترول الأمريكية فى ذلك الوقت تتفاوض على إنشاء مصنع بتروكيماويات كامل مع أسبانيا ، فعرض قطاع البترول على شركة فيليبس التفاوض بشأن إقامته فى مصر ، وقد تم التوقيع بالأحرف الأولى ، وكانت تكلفته أقل من مائة مليون من الدولارات ، تدفع منها مصر ٢٠ مليونًا بالعملة المصرية ، وتدفع فيليبس ٢٠ مليونًا بالعملة الصعبة ، ويتم اقتراض الباقى على أن يسدد من صادرات المشروع ، وكان هذا حلمًا لجميع رجال البترول ، لأنه كان مشروعًا

متكاملاً ويضم معظم المنتجات البترولية ، وتدخل مصر صناعة البتروكيماويات في الستينيات ، قبل أى دولة أخرى فى الشرق الأوسط بما فيها إيران ، وقد قام اللوبى اليهودى بالولايات المتحدة بالضغط على شركة فيليبس للتراجع بدون جدوى ، ولكن اللوبى المصرى المتشدق بالوطنية نجح فى أن يوقف التعاقد النهائى ، ونفذت شركة فيليبس المشروع فى أسبانيا ومثيلاً له فى يوغوسلافيا ، وضاعت على مصر فرصة العمر التى لا تعوض لأن تنفيذ مثل هذا المشروع الآن يتكلف من ٢ إلى ٣ مليارات دولار ، وقد حاول بعد ذلك المسئولون فى قطاع البترول - لسنوات عديدة - تنفيذ هذا المشروع دون جدوى لعدم توافر التمويل اللازم مع هذا الارتفاع فى الأسعار .

وفى الفترة الأخيرة فكر المسئولون فى قطاع البترول المهندس/ أحمد هلال والكيمائى عبد الهادى قنديل ، فى وسيلة فعالة لتنفيذ المشروع على مراحل من آخره بدلاً من أوله مع استيراد الخامات اللازمة من الخارج فى هذه المرحلة ، وهو أسلوب ناجح فى التفكير والتنفيذ على مراحل لتقليل العبء المالى ، والاستفادة فورًا من كل مرحلة يتم تنفيذها حتى يصل المشروع إلى مرحلة إنتاج الإيثلين وهى المرحلة الأساسية وبذلك أمكن التغلب على مشكلة التمويل ..

وبدأ عبد الهادى قنديل فى تنفيذ المشروع وافتتحه رئيس الجمهورية محمد حسنى مبارك عام ١٩٨٦ .

ثالثًا : مشروع تجميع الغازات المصاحبة :

وهذا المشروع يهدف إلى الاستفادة من الغازات التى تخرج مع البترول ويتم حرقها فى الحقول .

وهذا المشروع هام جدًا لمصر ، وقد تم التفكير فيه منذ إنشاء

البترول الوطنى ولكن لظروف مصر الاقتصادية لم يتم تنفيذه ، إلى أن تم تنفيذه فى عهد عبد الهادى قنديل .

رابعًا : الغاز الطبيعى :

بعد اكتشاف الغاز الطبيعى فى حقول مصر فى نهاية الستينيات ، ورجال البترول يدرسون كيفية الاستفادة منه ، كان ذلك فى عهد المهندس/ على والى ، ثم جاء المهندس/ أحمد هلال ، فأنشأ شركة بترول الدلتا لتنمية حقل غاز أبى ماضى وتشغيله ، وتوالت الحقول الأخرى ، وبدأ استخدام الغاز الطبيعى فى محطات القوى ، وفى المصانع وفى المنازل ، ولما تولى قنديل مسئولية قطاع البترول جرى التوسع الكبير فى استخدامات الغاز ، وقام بتعديل اتفاقيات الغاز لتصبح مثل اتفاقيات البترول ، مما شجع شركات البحث عن البترول على التوسع فى البحث عن الغاز الطبيعى .

وقفز حجم الاستهلاك منه من مائة ألف طن إلى ما يزيد عن تسعة ملايين طن حاليًا ، وبذلك تحقق لمصر الاكتفاء الذاتى من البوتاجاز ، والغازات التى لولاها لتوقفت مصر تماما عن تصدير البترول فى الأعوام الأخيرة ، لأنه كان يلزم تغطية الاستهلاك المحلى قبل التصدير ، وكان البترول لا يكفى إلا للاستهلاك لولا هذه الغازات التى أتاحت قدرًا معقولاً من صادرات البترول ، التى كانت مصدرًا للعملات الحرة اللازمة لتنمية اقتصاد مصر أو على الأقل لإعطاء دفعة كبيرة له .

دكتور مهندس/ حمدى على البنبى

الدكتور حمدى البنبى من جيل ثورة يوليو ، الذى أتيحت له الفرصة أن يدرس فى الاتحاد السوفيتى والولايات المتحدة ، وهو



السيد الرئيس حسني مبارك والدكتور حمدى البنبى

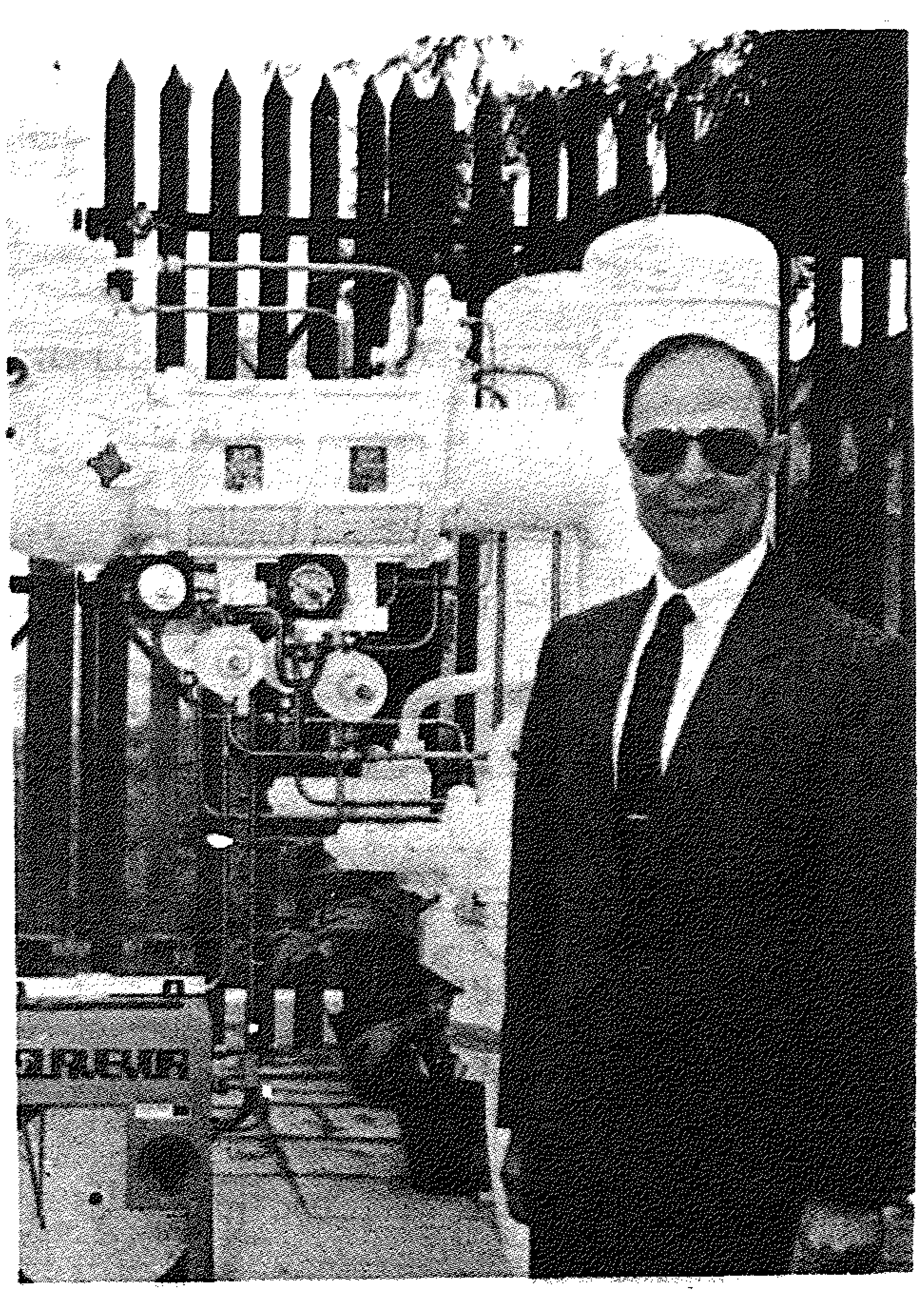
سياسى ، وصاحب مدرسة فكرية متطورة وهو دمث الأخلاق هادئ الطباع وهو إنسان وأمين فى معاملاته ومع رؤسائه وزملائه ومرءوسيه ، وحمدى البنبى مقاتل فى ثوب عالم .

أصل أسرته من قرية شنوان محافظة المنوفية ، ولد فى ٤ من أكتوبر ١٩٣٥ فى مدينة أسيوط ، حيث كان يعمل والده فى وزارة العدل ، وقد درس ابتدائى وثانوى فى مدرسة شبين الكوم ، وكان ترتيبه الثانى عشر على الجمهورية ، وكان متفوقًا جدًّا فى العلوم الرياضية ، واللغة العربية - والتحق بكلية الهندسة جامعة القاهرة سنة ١٩٥٣ .

وكانت نشأته لها تأثير كبير فى حياته واختياره لدراسة الهندسة ، ففى طفولته فى مدينة أسيوط كان مهندس الرى له موقع متميز ، وقد بهره مشاهدته اليومية للأعمال الهندسية لخزانات أسيوط ، واستكمل هذا الانبهار عندما عاد إلى محافظة المنوفية فى مدينة شبين الكوم حيث كان - فى ذلك الوقت - جارى إنشاء كوبرى شبين الكوم وكان يذهب يوميا - بعد مواعيد الدراسة - لمشاهدة الأعمال الهندسية الضخمة من دق خوابير الأساسات وتركيبات الكوبرى .

وكان حمدى البنبى معجبًا بالهندسة على وجه العموم ، وكانت أمنيته أن يصبح مهندسًا ، على خلاف معظم أسرته خريجى كلية الزراعة وأخيه الأكبر أستاذ فى كلية الزراعة ، وهو رابع إخوته .

وفى إعدادى كلية الهندسة اتضح له أن الهندسة ليست كبارى وخزانات فقط ، ولكن توجد مجالات كثيرة للهندسة مثل الميكانيكا ، والكهرباء ، والتعدين والبترول ، والهندسة الكيماوية .. إلخ . وكان حمدى حائرًا بين الروتين ، والتحدى .



السيد الدكتور حمدى البنى

والروتين فى ذلك الوقت كان الهندسة المدنية التى كانت تعتبر حتى ذلك الوقت هى أساس الهندسة - أما التحدى فهو دراسة هندسة البترول والتعدين . وكان هذا القسم حديثا وجميع مجالات العمل فيه فى الصحراء والمواقع النائية ، ومستقبله غير معروف . وبالرغم من اقتناع حمدى البنبى من أن قسم الهندسة المدنية أفضل ، لكنَّه اختار قسم البترول والتعدين وفضل التحدى الذى لا يعرف مداه ، وخاصة وأن صناعة البترول فى ذلك الوقت كانت غير متطورة فى مصر بالمقارنة ببقية فروع الهندسة الأخرى ، لأن الشركات العاملة فى حقول البترول كانت قليلة .

وفى قسم البترول وجد أنه يدرس أيضًا ميكانيكا ، وكهرباء وجميع فروع الهندسة ، بجانب علم الجيولوجيا ، وهى تحتاج إلى حفظ ، وأحس بنوع من التردد ولكنه استمر .

وفى عام ١٩٥٨ حصل حمدى البنبى على بكالوريوس هندسة البترول من جامعة القاهرة بتقدير ممتاز مع مرتبة الشرف .

وعقب تخرجه كان أمامه خياران : أن يعمل مدرسًا بالجامعة أو أن يعمل فى الشركة الشرقية للبترول التى اختارته ، ولكن قرارات التكليف لم تترك له فرصة الخيار ، وصدر قرار تكليفه معيدًا بكلية الهندسة جامعة أسيوط ، وبعد أسابيع قليلة من استلامه العمل ، تم اختياره فى بعثة إلى الاتحاد السوفيتى عن (اقتصاديات البترول والغاز) وكان الغريب فى هذه البعثة أن المطلوب الذى يتقدم فى هذه البعثة أن يكون مهندسًا .

وفى نوفمبر ١٩٥٨ سافر حمدى البنبى إلى الاتحاد السوفيتى ،

وتعلم اللغة الروسية ودرس مبادئ الاقتصاديات ، وفى العطلة الصيفية فى يونية ١٩٥٩ استدعى لمصر لحضور مؤتمر يحضره كمال الدين حسين وزير التربية والتعليم والدكتور محمود فوزى وزير الخارجية ، وبعد المؤتمر فوجئ أنه تقرر أن المجموعة التى تدرس اقتصادًا لا تكمل البعثة وعليها أن تختار ، إما أن تكمل فى مصر أو تأخذ منحة أخرى .

وكان فى ذلك الوقت توجد منحة أمريكية مقدمة للحكومة المصرية ، فتقدم إليها وحصل عليها لدراسة الماجستير والدكتوراة فى الولايات المتحدة ، وتولت مصلحة المناجم والمحاجر الأمريكية الصرف عليها .

ويقول حمدى البنبى : « احنا جيل الثورة » وكان الواحد عنده الحماس فبما أنى قادر على أن أحصل على المنحة الأمريكية أترك البعثة المصرية لزميل آخر يستفيد منها .

واختار المنحة على نفقة الولايات المتحدة للدراسة فى جامعة « تالسا » بالرغم من صعوبة شروط هذه المنحة ، ومنها أنه لابد فى جميع المراحل أن يحصل على درجات أعلى من جيد جدًّا .

وقبل أن يتوجه إلى جامعة تالسا بالولايات المتحدة ، كان أمامه حوالى شهرين فذهب إلى جامعة جورج واشنطن بمدينة واشنطن ، ودرس ٣ مواد ، الأولى اللغة الأمريكية ، والثانية عن التاريخ الأمريكى ، والثالثة عن التربية الوطنية ونظام الحكم فى أمريكا .

وفى يونيو ١٩٦١ حصل على درجة الماجستير فى هندسة البترول من جامعة تلسا بالولايات المتحدة ، ووضع اسمه على لوحة التميز ، وكانت تقديراته أعلى تقديرات لمرحلة طويلة للجامعة .

واختير ليمثل جامعة تلسا فى مؤتمر إقليمى من خمس جامعات من خمس ولايات ، وكان يشعر بالفخر ، وهو مصرى يتم اختياره ليمثل جامعة أمريكية ، وفى هذه المسابقة كان ترتيبه الثانى ، وكان هذا يعتبر لجامعة « تلسا » نصرًا كبيرًا لأنهم لم يسبق لهم الوصول إلى ذلك الترتيب من سنوات طويلة ، مما حدا برئيس القسم المشرف على الماجستير بترشيحه ليدرس الدكتوراه فى جامعة تكساس أ ، م – لأن جامعة تلسا فى ذلك الوقت كانت لا تدرس الدكتوراه – مع أستاذه الدكتور/ هارفى كنيدى « وكان يعتبر الأستاذ رقم واحد فى أمريكا فى ذلك الحين ، والذى أعطى حمدى البنبى أسبقية على جميع المتقدمين » .

ألحق حمدى البنبى بجامعة تكساس أ ، م فى يوليو ١٩٦١ ، وحصل على الدكتوراه فى مايو ١٩٦٣ فى هندسة البترول – وقد حصل على شهادة التميز الهندسى التى تمنح إلى ٢٠٪ من الأوائل فى كل تخصص ، وكان الحد الأدنى للحصول على الدكتوراه ٢٤ شهرًا وقد أنهى الدكتوراه فى ٢٠ شهرًا – وقد وافق مدير الجامعة على امتحانه فى مايو على أن يمنح الشهادة فى أغسطس ١٩٦٣ .

وقد استفاد حمدى البنبى فى هذه الأشهر الأربعة فى التدريب فى شركات بان أمريكان فى نيويورك ، وموبيل أويل فى لويزيانا ، كما حضر ندوة فى الاتصالات فى واشنطن « دى سى » .

فى سبتمبر ١٩٦٣ وصل إلى القاهرة ، ودخل فى دوامة مع إدارة البعثات التى حولته إلى وزارة الصناعة ، ثم إلى البترول حيث قابل بعض قيادات القطاع ، وأخيرًا أصدر المهندس على والى [وكان فى ذلك الوقت مدير عام مؤسسة البترول] قرارًا أن يعمل فى شركة

السويس لتصنيع البترول . فطلب حمدى البنبى مقابلة على والى الذى سمح له أن يتكلم معه بمنتهى الحرية والطلاقة ، وقال له : « إن شركة السويس لتصنيع البترول غير محتاجة لواحد بمؤهلاتى ، معه دكتوراه فى خزانات البترول الجوفية ، وفى اقتصاديات البترول ، ويمكن لشركة السويس أن تستفيد بواحد كيمائى أو مهندس كيميائى حديث يعرف أحسن منى في مجالهم ، أما مجالى ففى شركات الإنتاج « فوافق م/ على والى ، وأرسله لمقابلة توفيق شوقى فى الشركة العامة ، وعبد المجيد العبد فى الشركة الشرقية للبترول ، وكانت الشركة العامة نشاطها محدود ، فذهب إلى الشركة الشرقية وتقابل مع عبد المجيد العبد رئيس الشركة ، واثنين من المستشارين له : واحد روسى وواحد أمريكى ود/ مراد البشلاوى ، وكان الخبير الروسى قد أعجب به لأنه يجيد اللغة الروسية ، كما أعجب به الخبير الأمريكى لأنه يجيد اللغة الإنجليزية ، وعرض عليه عبد المجيد العبد أن يعمل معه فى إدارة التخطيط والتنظيم مع عمل استثناءات له فى اللائحة ، ولكن حمدى البنبى رفض هذا العرض المغرى ، واختار العمل فى حقول أبو رديس فى سيناء ، لأنه كان حاصلاً على الدكتوراه كما حصل على شهادة تميز نتيجة بعض الأبحاث المشتركة التى عملها ونشرت ، فكان المجال الأكاديمى موجودًا وكان يريد أن يغير ويدخل المجال العلمى .

ابتدأ حياته العملية كمهندس إنتاج فى الحقول ، ثم رئيس قسم الإنشاءات ، ثم مساعد مدير عام الإنتاج ، ثم ترك الشركة إلى مدرس بجامعة الأزهر عام ١٩٦٦ .

لما حدث العدوان فى ٥ يونيو ١٩٦٧ ، كان حمدى البنبى ما زال

يعمل مدرسًا فى كلية الهندسة جامعة الأزهر . وفى معهد البترول فى السويس وقعت حقول سيناء فى أيدى اليهود ، فشكل المهندس/ محمود يونس - وكان فى ذلك الوقت نائب رئيس الوزراء لصناعة البترول فى ١٢ يوليو ١٩٦٧ - لجنة لتشغيل حقول بترول الصحراء الغربية « ويبكو » التى تملكها مؤسسة البترول وشركة فيلييس الأمريكية ، واتصل بحمدى البنبى الدكتور/عبد االستار مكاوى [حاليا خبير بالبنك الدولى] وطلب منه مقابلته فى الإسكندرية ، وعلم أنهم يحاولون تكوين مجموعة لتنمية حقل العلمين وتشغيله .

وكان حمدى البنبى يعتقد أنه علميا أقوى من الأمريكان بالنسبة لخزانات البترول الجوفية ، فقد صمم موديلا لحقول البترول بحاسب آلى ، بمساعدة ٢ مهندسين هما : حامد الأحمدى [رئيس شركة حاليًا] ، وحامد رمزى - وهذا الموديل يعتبر أول موديل لحقول الصحراء الغربية وما زال يعمل به حتى الآن .

ولما شركة فيلييس رغبت فى عمل نموذج رياضى عدل حمدى البنبى عليه . استمر حمدى البنبى فى « ويبكو » يتدرج فى الوظائف حتى عين كبير المهندسين ثم مدير العمليات ثم نائب رئيس مجلس إدارة الشركة .

فى أول مارس ١٩٧٧ اختاره م/ أحمد هلال - نائب رئيس مجلس الوزراء للإنتاج ووزير للبترول - رئيسًا لمجلس إدارة ، والعضو المنتدب لشركة بترول خليج السويس « جابكو » - وهى أكبر شركة إنتاج فى مصر حتى اليوم - وذلك خلفًا للمهندس/ توفيق شوقى الذى عين رئيسًا لشركة بترول بلاعيم .

وكانت شركة جابكو شركة قوية ومحترمة ، وجاء حمدى البنبى ، ووضع بعض اللمسات وحصل تطوير كبير فى الآبار وعمليات الاستكشاف والإنتاج ، وتدريب الكوادر ، كما ابتدأت الشركة فى الانفتاح على الهيئات والمنظمات البحرية ، ووضع حمدى البنبى إطار تفاهم وتعادل مع وزارة النقل البحرى ، وقناة السويس ، والقوات البحرية وذلك بالنسبة للمنصات البحرية ، وناقلات البترول .

وفى نوفمبر ١٩٨٨ اختاره الكيميائى عبد الهادى قنديل رئيسًا لمجلس إدارة الهيئة المصرية العامة للبترول .

وقال له قنديل : إن أكبر تحد ، هو تطوير الحاسب الآلى ، ونجح حمدى البنبى فى هذا التحدى ، وأصبح الحاسب الآلى ليس فى هيئة البترول فقط ، بل فى قطاع البترول أحد الأعمدة الرئيسية فيها .

وفى مايو ١٩٩١ عين وزيرًا للبترول والثروة المعدنية فى وزارة الدكتور/ عاطف صدقى .

ولحمدى البنبى كثير من الأبحاث قدمت فى المؤتمرات الدولية ونشرت فى العالم عن صناعة إنتاج البترول وخصائص الخزانات البترولية ، وعن أحجام الغاز .. إلخ .. وحمدى البنبى دائمًا يردد « ميزة فى قطاع البترول ، كل واحد له رؤيا فيأتى لتكملة ما سبقه ، وكل واحد يأخذ القرار برؤيته ، ورؤية زملائه فى ظروف كانت فى وقتها سليمة ، اللى بيجى بعد ذلك يكون له رؤية مختلفة وزملاؤه لهم رؤية مختلفة لأن الظروف مختلفة ، وقطاع البترول فى تقدم لأننا لا نهدم ، إنما نكمل ونضع لبنة أخرى فوق وبالتالى فنحن دائمًا فى تقدم » .

وعندما سأل حمدى البنبى ماذا أضاف إلى قطاع البترول وهو وزير قال :

تكملة المسيرة الطبيعية بزيادة الاتفاقيات البترولية ، وزيادة طاقات معامل التكرير ، وتحسين مواصفات المنتجات البترولية ، وتطوير الخدمات البترولية من تسويق ومشروعات ، والتخطيط لمشروعات المستقبل – فما تم إنجازه يمكن تلخيصه فى الآتى :

أولاً : مد العمل باتفاقية خط سوميد مع الدول العربية المساهمة فى الخط لمدة ٢٧ سنة أخرى تنتهى فى عام ٢٠٢٨ لرفع كفاءة الخط من ٨٠ مليون طن سنويا إلى ١٢٠ مليون طن ، وذلك تحسبًا لاتفاقية السلام .

وبدأ فى تشغيل توسعة الخط فى أبريل ١٩٩٤ .

ثانيا : تعديل نص الغاز لما يتفق مع قوانين البيئة ، وكان أول نص غاز أدخل فى الاتفاقيات البترولية أيام المهندس/ أحمد هلال ، ثم جاء الكيمائى عبد الهادى قنديل ، وطور نص الغاز ليعامل كالزيت الخام ، وجعل سعره مرتبطًا بسعر المازوت متوسط الكبريت .

وفى ظل الظروف البيئية ، والمناداة بعدم استخدام ملوثات ، فسوف تنهار أسعار المازوت متوسط الكبريت ، وسيختفى من الأسواق ، وبذلك سوف لانستطيع أن تقيم سعر الغاز بمادة سوف تتلاشى ، ومن الطبيعى لابد أن يطمئن المستثمر الأجنبى إلى توفير أساس عادل ، لاحتساب تسعير الغاز الطبيعى لحصته التى يبيعها للهيئة المصرية العامة للبترول إذا قررت شراءها .

ولهذا تم تعديل إتفاقيات الغاز ، وربط سعر الغاز بسعر زيت خليج

السويس باعتباره خام الإشارة للبترول المصرى ، وهو خام جيد معترف به عالميًا ، وأسعاره منشورة فى النشرات العالمية ، وهو ما يطمئن الشريك الأجنبى ، وما يتفق مع قوانين البيئة .

ويسترسل حمدى البنبى قائلاً إذا لم أغير فلن يستثمر أحد ، والدليل على ذلك أنه توجد اكتشافات غازية من سنة ١٩٨٥ ، وتقاعست الشركات الأجنبية ، التى اكتشفتها عن أن ينموها فى ظل ظروف أسعار المازوت متوسط الكبريت التى هى فى انهيار مستمر ، وإن مخزون مصر من الغاز الطبيعى منذ عامين كان ١٢ تريليون قدم مكعب ، لم تستثمر إلا حوالى ٨٠٪ منها فقط ، وهذا المخزون فى ازدياد ووصل حاليًا إلى ٢١ تريليون قدم مكعب ، والشركات هذه لن تترك لنا الغاز وتمشى ، لأن الاتفاقيات البترولية تعطى لهم الحق أن يحتفظوا بالغاز لسبع سنوات ثم خمس سنوات أخرى بعد ذلك .. أى بعد ١٢ سنة .. تكون الأمور ازدادت سوءً .

البديل الأول : أن هذه الشركات لن تستثمر ، وتصبح مصر دولة ليس عندها اكتفاء ذاتى .. أى إنه إذا لم تعدل الاتفاقيات لن يوجد استثمارات أى ما تستهلكه من الغاز تعادل ما تصدره من البترول ، وفى حالة عدم وجود غاز لن تصدر بترولاً .

البديل الثانى : لو أننا عدلنا اتفاقيات الغاز يحدث احتمال من أربعة :

الاحتمال الأول : أن ينقب الشريك الأجنبى ولا يجد غازًا ، ومن ثم سوف يتحمل الشريك الأجنبى هذه المصروفات ، ويعود لبلاده ويعنى هذا أن مصر لن تخسر شيئًا .

الاحتمال الثانى : أن يتم اكتشاف كميات متواضعة ، مما يجعل مصر فى حاجة إلى شراء حصة الشريك الأجنبى ، وفى هذه الحالة سيتم الشراء بخصم ١٥٪ مقارنًا بخام خليج السويس ، بالإضافة إلى توفير سعر النقل ، وهذا أفضل من استيراد المنتجات البترولية بأسعار عالمية أعلى .

الاحتمال الثالث : اكتشاف كميات متوسطة ، وبحيث تساعد حصة مصر فى تحقيق الاكتفاء للاستهلاك المحلى ، وفى هذه الحالة لن تشترى حصة الشريك الأجنبى ويتصرف فيها بمعرفته .

الاحتمال الرابع : وهو الذى يهمنا ، وفى تشجيع كبرى الشركات العالمية والقطاع الخاص المصرى ، للعمل فى مصر بأقصى سرعة ، مما يؤدى إلى تحقيق اكتشافات كبيرة تسمح بالتصدير .

وهذا الاحتمال أصبح الأمل فيه كبيرًا وخاصة بعد الاكتشافات الغازية الجديدة التى ضاعفت من المخزون من الغاز الطبيعى خلال السنتين السابقتين ، من ١٢ تريليون قدم مكعب إلى حوالى ٢١ تريليون قدم مكعب .

ثالثًا : الحاجة الجديدة التى اضطرتنا لها الظروف العالمية نتيجة أن هناك عرضًا بتروليًا أكثر من الطلب ، وبالتالى انهارت الأسعار – وهى أن نعلن أسعار بيع الخام المصرى فى رويتر ، ونجعله معلنًا وواضحًا لأن الفائض من البترول الخام ، أصبح ضخمًا جدًّا فى الأسواق ، والمشترى قليل ويريد معاملة خاصة تطمئنه ، أى أنه فى أى وقت يبقى عارفًا كيف يخطط .

رابعًا : إدخال القطاع الخاص المصرى لأول مرة فى عمليات البحث عن البترول وإنتاجه ، إن أعمال البحث ، وإنتاج البترول ما زالت فى قبضة شركات عالمية أجنبية عددها محدود ، بسبب التكلفة العالمية التى تحتاجها تلك العمليات ، فى الوقت الذى مازالت فيه فرصة النجاح واحدًا إلى عشرة فى معظم المناطق ، أى أنه من بين كل عشرة آبار استكشافية يجرى حفرها ، يتم نجاح بئر واحد فى تحقيق كشف تجارى يمكن استغلاله ، والشركات الكبرى لها عمليات بحث ، وإنتاج فى عديد من الدول ، ولذا فإن مغامراتها للبحث عن البترول فى منطقة تكون مغامرة محسوبة ، لأنها تنفق على هذه المغامرة من مكاسبها التى تحققها فى عملياتها فى المناطق الأخرى التى تنتج منها البترول ، فإذا خسرت ولم تحقق أى كشف خصمت خسارتها من إجمالى مكاسبها .. ولكن بالنسبة لمصرى يعمل فى هذا المجال فإن خسارته لا تعوض لأن البئر الذى يحفرها فى المنطقة ، هى البئر الوحيد التى له فى كل الأرض .. ومن الطبيعى أن تكون منطقة التعاقد منطقة صغيرة حتى يستطيع أن يقلل ميزانية الإنفاق .

إن القطاع الخاص المصرى يدخل فى هذا المجال عن طريقتين :

الطريقة الأولى : بعض علماء وخبراء البترول من المصريين قطاع خاص ، أو الكفاءات التى خرجت على المعاش تقوم بعمل دراسات ، والاستعانة بالمعلومات من هيئة البترول بقدر الإمكان بدون مقابل ، ويسمح لهم بالاطلاع على نتائج التنقيب التى قامت به الشركات الأجنبية - ثم يبحثون عن مستثمرين لتكوين شركة للبحث عن البترول .

والطريقة الثانية : مجموعة مستثمرين ومعهم خبراء مصريون قطاع خاص . وهذا الموضوع خطوة على الطريق ، يمكن شركة من هاتين الشركتين تبقى شركة عالمية ، ولو رجعنا للشركات الكبرى الأمريكية بدأت بأفراد ، وعلينا أن نخوض التجربة .

خامسًا : استخدام الغاز الطبيعى كوقود فى وسائل النقل وذلك لميزاته الكثيرة ، منها ما يساهم فى حماية البيئة من التلوث من العوادم الضارة بالإنسان ، وتقليل معدلات الضوضاء ، وأداء أفضل للمحركات ، وتقليل معدل التآكل ، مع تحقيق وفر كبير فى الاستهلاك عن المنتجات البترولية الأخرى ، وفى سعر الوقود حيث أن سعر الغاز أقل من سعر البنزين ، واستخدام الغاز فى وسائل النقل يحقق عناصر أمان أكثر .

تم حتى الآن تعديل محركات أتوبيسات كانت تعمل بالسولار ، لكى تعمل بالغاز الطبيعى ، كما تم تحويل سيارات ركوب ، تعمل بالنظام الثنائى وهو الغاز الطبيعى والبنزين معًا ، وسيتم خلال عام تحويل ١٥٠ أتوبيس لتعمل بالغاز الطبيعى ، وقد تم إنشاء محطة رئيسية لتموين السيارات بالغاز الطبيعى فى العباسية ، وجارى إنشاء أربع محطات أخرى فى القاهرة ، وشقير ، ودهشور ، والمعادى .

سادسًا : ولحماية صحة الإنسان المصرى والحفاظ على الهواء نظيفًا تم وقف إضافة رابع أثيل الرصاص لإنتاج البنزين فى بعض معامل التكرير ، مما أدى إلى تخفيض نسبة الرصاص فى البنزين إلى ٥٠٪ ، مما كان عليه من سنتين ومن المنتظر الوصول بالبنزين المنتج بمصر

خلال السنتين القادمين إلى ٠,١٥ جرام رصاص للتر ، وهو الحد الأدنى المعمول به فى أوربا بالإضافة للنوع الخالى من الرصاص .

سابعًا : إن استراتيجية قطاع البترول المصرى تعتمد على محورين محددين هما :

- الاكتفاء الذاتى لأطول فترة ممكنة حتى لا نعجل بدخولنا فى نطاق الدول المستوردة للبترول ، وتوفير نصيب عادل ومناسب للأجيال القادمة ، ولذلك نعمل دائمًا على تحقيق توازن أساسى بين زيادة الاحتياطات البترولية مع ترشيد الاستهلاك .

- ضرورة توفير فائض مناسب للتصدير ليساهم فى عمليات التنمية الشاملة .

ثامنًا : امتداد نشاط قطاع البترول المصرى إلى خارج مصر فيوجد حاليًّا أربع شركات بترول مصرية تعمل فى سوريا ، وليبيا ، والكويت .

ويقول حمدى البنبى : إن مستقبل مصر فى الغاز الطبيعى ، لأن كمية حقول الغاز التى اكتشفت فى البحر الأبيض ، ومازال المجال مفتوحًا بجانب الغاز فى الدلتا والصحراء الغربية ، ومع موقع مصر الجغرافى قد يشهد هذا العهد قرار تصدير الغاز الطبيعى ، وهذا القرار فى منتهى الأهمية لكى يسند ميزان المدفوعات الذى ستتزايد أعباؤه مع زيادة السكان ونقص المواد البترولية .

والنقطة المهمة فى مجال تصدير الغاز ، أن مستقبل البترول الخام ، فأسعاره فى ثبات ، أو نزول لأسباب كثيرة أهمها قوانين البيئة ، أما مستقبل الغاز فأسعاره فى ارتفاع وسنة ٢٠٠٠ سترتفع أسعاره

جدًا ، لمجموعة أسباب أهمها أن موضوع الطاقة النووية أصبح غير مرغوب فيه ، وكان هو السبيل الوحيد الذى يحل محل الطاقة ، والسبب الثانى النقص التدريجى فى المياه العذبة ، والغاز هو أفضل الطرق لتحلية المياه المالحة ، والسبب الثالث قواعد البيئة وذلك بجانب الميزات الكبيرة للغاز الطبيعى ، حيث أن احتراقه أسهل وهو غاز نقى ، ويدخل فى مجموعة كبيرة من الصناعات ولابد أن نخطط من الآن للجيل القادم وخاصة بعد معاهدة السلام بين إسرائيل وفلسطين ، ومع وجود سوق كبير فى أوربا للغاز الطبيعى .

الفصل الثالث

مصر وحروب البترول

البترول وحرب ١٩٥٦ :

بعد أن سحب البنك الدولى - بإيعاز من أمريكا - عرض تمويل السد العالى فى ١٩ يوليو ١٩٥٦ ، أعلن الرئيس جمال عبد الناصر فى خطابه الشهير فى ٢٦ يوليو ١٩٥٦ بالإسكندرية تأميم الشركة العالمية لقناة السويس ، واعتبرت الدول المنتفعة بأسهم القناة وخاصة إنجلترا وفرنسا أن هذا يعد تحديا لها ، فلجأت إلى الضغط على مصر بعدة طرق ، وحاولت إحراجها بسحب المرشدين ، والقباطنة ، والموظفين الأجانب الذين كانوا يشغلون المراكز الهامة فى الشركة ، وكانت نسبتهم ٧٢٪ من مجموع المرشدين والموظفين ، وكان هدفها أن يرتبك دولاب العمل ، وتتوقف الملاحة فى القناة ، فتتخذ من ذلك حجة للتدخل .

وخططت بريطانيا وفرنسا لحشد عدد ضخم من السفن والناقلات للمرور فى القناة ورغم هذا التحدى نجحت الإدارة المصرية فى إدارة القناة ، واستطاعت أن تمرر جميع السفن والناقلات بسلام وبكفاءة ممتازة مما أثار دهشة العالم ، وأفقد بريطانيا وفرنسا حجتهما فأخذت الدولتان العظمتان تخططان مع إسرائيل لشن الحرب ضد مصر لإعادة احتلال منطقة القناة ، وإسقاط حكم جمال عبد الناصر .

وتم الاتفاق سرًا بين الدول الثلاث على غزو مصر ، وفى ٢٤ أكتوبر ١٩٥٦ عقدوا اتفاقية سرية أطلق عليها « اتفاقية سيفر » - وهو اسم ضاحية من ضواحى باريس يصنع فيها الصينى المعروف بهذا الاسم .

وفى مساء ٢٩ أكتوبر بدأ تنفيذ الاتفاقية ، فبدأ الهجوم الإسرائيلى على مواقع قواتنا فى سيناء « أبو عجيلة » ، وتم إسقاط قوة من رجال المظلات فى منطقة « ممر متلا » على مسافة ٦٥ كيلومترا شرق القناة ، واستطاعت القوات المصرية أن تكبد القوات الإسرائيلية خسائر فادحة .

وفى الساعة السادسة والنصف مساء الثلاثاء ٣٠ أكتوبر سنة ١٩٥٦ أعلنت بريطانيا وفرنسا الإنذار حسب الخطة .

وفى يوم الأربعاء ٣١ أكتوبر ردت مصر على الإنذار البريطانى الفرنسى بالرفض .

وفى مساء الأربعاء ٣١ أكتوبر بدأ الاعتداء البريطانى الفرنسى ، الساعة السادسة والنصف فبدأت قاذفات القنابل بمهاجمة الأهداف العسكرية والمدنية .

وفى يوم الأحد ٤ نوفمبر بدأ الضرب يشتد على القاهرة والإسكندرية ومدن القناة وخاصة بورسعيد .

وفى يوم الاثنين ٥ نوفمبر بلغ الهجوم على بورسعيد ذروة عنيفة ، وبدأت عملية الغزو بضرب المدينة بقنابل الطائرات والمدافع والأساطيل الفرنسية والبريطانية من البحر ، وبدأ إنزال قوات المظلات فى مدينة بورسعيد .

وفى تمام الساعة الخامسة من فجر يوم الثلاثاء ٦ نوفمبر بدأت طلائع الأساطيل الفرنسية والإنجليزية تدخل بورسعيد ، وتحتل المدينة بعد معارك ضارية مع شعب بورسعيد ، الذى أحال عملية نزول الغزاة إلى البر جحيمًا ، وصمدت المدينة الباسلة التى افتدت مصر كلها ،

قاوم الشعب من بيت إلى بيت ومن شارع إلى شارع رجالا ونساء ، شيبًا وشبابًا ، حتى الأطفال لم يكونوا فى معزل عن المعركة .

وفى الساعة الثانية من صباح الأربعاء ٧ نوفمبر ١٩٥٦ أصدرت الدول الثلاث المعتدية قرارًا بوقف إطلاق النار ، وذلك عقب الإنذار الروسى والإنذار الأمريكى .

وفى يوم ٢٣ ديسمبر ١٩٥٦ تم انسحاب القوات البريطانية والفرنسية من بورسعيد .

انتهى العدوان بفشل سياسى وعسكرى لكل من إنجلترا ، وفرنسا ، كما ظهر بوضوح أن إسرائيل كانت قاعدة متقدمة للدول الكبرى التى تحاول السيطرة على الدول العربية .

ومن هنا ، وإلى زمان طويل سوف يظل الفصل الخاص باتفاقية « سيڤر » بالتواطؤ السرى بين بريطانيا وفرنسا وإسرائيل ، فصلاً من أعجب وأغرب فصول قصة قناة السويس ، وفى السياسة الدولية فى العصر الحديث ، لقد كان « التواطؤ » الأحمق وما أسفر عنه تنفيذ هذه الاتفاقية من نتائج ، هو الذى نزل ببريطانيا العظمى من مصاف القوى الكبرى ، إلى دولة من الدرجة الثانية .

البترول :

وفى الواقع ، مثلما كانت هذه الفترة نقطة تحول بالنسبة لمصر ، كانت أيضًا نقطة تحول كبيرة فى صناعة البترول المصرية ، إذ أن معظم الخبراء الأجانب غادروا مصر قبلها ، وغادرها الباقون بعدها ، فكان على المصريين وحدهم – للمرة الأولى – مسئولية إدارة الصناعة البترولية الوليدة الناشئة ، وكان الأجانب يتصورون أن العمل فى حقول البترول ،

ومعمل تكرير آبار الزيت الإنجليزية ، وفى شركات التسويق الأجنبية سيتوقف برحيلهم إلا أن المصريين تحملوا المسئولية بكفاءة ، وجدارة منقطعة النظير ، وبذلوا الجهود التى مكنتهم من النجاح فى فترة العدوان الثلاثى ، وما صاحبها من حصار اقتصادى ، بحيث لم تشعر البلاد بأية أزمة بترولية . وبذلك ثبت كذب الادعاء القائل بأن المصريين غير قادرين على القيام بأعباء الصناعة البترولية .

حراسة شركات شل وآبار الزيت الإنجليزية :

عقب العدوان الثلاثى أصدر الرئيس/ جمال عبد الناصر قرارًا بوضع جميع الشركات والمؤسسات البريطانية والفرنسية تحت الحراسة ، ومنها شركات البترول الإنجليزية شل ، وآبار الزيت وشل للكيماويات .

وفى مساء يوم الخميس أول نوفمبر ١٩٥٦ ، أى بعد رفض مصر الإنذار البريطانى/الفرنسى ، الإسرائيلى ، وبعد تعطيل الملاحة فى قناة السويس منذ الساعة الثانية عشرة ظهرًا يوم أول نوفمبر ١٩٥٦ — اتصل الرئيس/ جمال عبد الناصر بالمهندس/ محمود يونس ودعاه لمقابلته فورًا حيث كلفه بالإشراف — هو وبعض معاونيه — على عملية فرض الحراسة على شركات شل وآبار الزيت ، وقد تولى ذلك المهندس/ محمود يونس ، وأنا ، والمهندس/ صلاح نسيم ، والمهندس/ عبد المنعم موسى وبعض المعاونين من موظفى هيئة قناة السويس الذين كانوا يعملون فى البترول قبل تأميم القناة ، وانضم إلينا المهندس/ صدقى سليمان ، والمهندس/ عبد الحميد حسنى ، والدكتور مهندس/ طاهر الحديدى وبعض معاونيهم .



حفل تسليم الحراسة فى شركة شل ويرى فى الصورة مدير شركة شـــل
وعلى اليسار المهندس عبد الحميد أبو بكر وعلى يساره المهندس محمود صادق

وفى فترة الحراسة استعنت ببعض المصريين الأكفاء الذين كانوا يعملون فى شركتى شل ، وآبار الزيت ، والذين كانت تربطنى بهم صلات سابقة مثل ، محمود صادق ، وأحمد هلال ، والدكتور مصطفى الحفناوى – الذى قمنا بتعيينه مديرًا لمعمل تكرير البترول بالسويس – وكمال قرة ، وعز الدين رفعت ووجيه قطب ، وحمادة قنديل .

وفى فترة الحراسة تعرفت بالمهندس/ على والى ، وقد قابلته لأول مرة عندما كنت فى زيارة لحقول البترول فى رأس غارب ، وكنت برفقة السيد/ حسين الشافعى عضو مجلس قيادة الثورة ونائب رئيس الجمهورية بعد ذلك ، وكان اللقاء عند أحد الآبار وكان يرتدى « عفريتة » كالعمال ، ثم قابلته مساء فى نادى الشركة بعد أن بدّل ملابسه ببدلة أنيقة .

وفى عام ١٩٥٨ تم تسليم حراسة شركة شل .

الكيروسين : أزمة تمكن رجال البترول من حلها :

عندما بدأ العدوان كان الكيروسين من أهم المنتجات البترولية التى تحتاج إليها البلاد ، وخاصة للاستخدامات المنزلية ، وكنا فى ذلك الوقت نستورد جزءًا كبيرًا منه من الخارج ، وبالرغم من الاحتياطى المخزون لدينا فقد كنا نسعى لاستيراد أى كميات يمكن استيرادها لمواجهة احتياجات السوق ، وخاصة عندما ضربت الطائرات بعض مستودعات الكيروسين فى مسطرد والسويس .

وقد استطعنا أن نحصل على كميات كبيرة من الكيروسين من مصادر غربية يجدر بى أن أسجلها :

المصدر الأول :

كان ضمن السفن المحتجزة فى قناة السويس – بعد إغلاقها – إحدى ناقلات البترول الحاملة لمنتج الكيروسين ، وكانت الناقلة تحمل علم ليبيريا ، وكانت تقف قرب مدينة القنطرة ، فقدت سيارتى وتوجهت إلى هناك ، وتعرضت لقصف الطائرات المغيرة بالمدافع الرشاشة ، وقابلت ربانها ، واتفقت معه على شراء حمولة الكيروسين ، وفى الليل تم تفريغ حمولة السفينة بواسطة صنادل مصرية ، حملته إلى القاهرة عن طريق ترعة الإسماعيلية .

المصدر الثانى :

قام أحد أصحاب السفن اليونانية [جون لاتسيس] بالاتفاق مع رجال البترول بتوصيل ناقلتى بترول محملتين إلى مدينة السويس بعد وقف القتال .

المصدر الثالث :

شحنات الكيروسين التى قام الربان على نصر – وهو أول مرشد مصرى عين فى هيئة قناة السويس بعد التأميم – بنقلها من رومانيا بواسطة إحدى الناقلات المصرية ، واخترق بها الحصار البحرى المفروض على مصر أثناء العدوان .

معامل تكرير البترول وخطوط الأنابيب :

كان يوجد فى مصر فى ذلك الوقت ٣ معامل تكرير ، اثنان فى مدينة السويس والأول معمل تكرير البترول الحكومى ، والثانى معمل شل وآبار الزيوت البريطانى الذى أمم عقب العدوان كذلك كان يوجد

معمل تكرير ثالث فى القاهرة لفصل الزيت وخط أنابيب القاهرة السويس ، خلاف مستودعات البترول ومحطات الخدمة المنتشرة فى جميع أنحاء الجمهورية .

وبالرغم من تعرض هذه المنشآت البترولية للقصف الجوى بالقنابل وإحراق العديد من خزانات البترول ، واحتمال نزول القوات البريطانية الإنجليزية فى مدينة السويس ، فإن رجال البترول قاموا بتشغيل تلك المنشآت بمنتهى الشجاعة والبطولة ، ولم يتوقف أى معمل أو منشأة بترولية عن العمل ، وكانوا يقاومون الحرائق والدمار وهم فى غاية الاستبسال .

حقول البترول المصرية وحرب ١٩٥٦ :

عقب تأميم قناة السويس بدأت الإدارات الإنجليزية فى شركات شل ، وآبار الزيت فى عقد اجتماعات دورية مع مديرى حقول البترول ، والمختصين لدراسة ومتابعة الموقف ، وأعطت التعليمات بوقف جميع المشروعات والاستثمارات مع العمل على خفض إنتاج الحقول إلى أقل حد ممكن ، حتى تحدث أزمة بترولية إذا ما غادروا مصر ، وكان المديرون الإنجليز يرددون للمصريين ، أن جمال عبد الناصر أشعل النار فى الشرق الأوسط ، الذى يحتوى على أكبر الاحتياطات البترولية ، ولذا لابد من حدوث غزو عسكرى لإطفاء هذا الحريق والقضاء على عبد الناصر قبل أن يستفحل شره .

وقد لوحظ أن الإنجليز الذين يعملون فى الشركات الإنجليزية بدأوا ترحيل عائلاتهم ، ثم بدأوا هم أنفسهم فى مغادرة مصر تدريجيًا ، بحيث أنه عند بدء العدوان كانوا جميعًا قد رحلوا ولم يبق منهم أحد .

بعد رحيل الإنجليز والأجانب بقى المصريون لتشغيل الحقول بالرغم من محاولات الإنجليز قبل مغادرتهم تعطيل العمل على قدر الإمكان .

وقد علم هؤلاء المصريون عن طريق الإذاعة بالإنذار الثلاثى البريطانى الفرنسى الإسرائيلى المهين لمصر ، وبرفض جمال عبد الناصر للإنذار وكلمته الشهرية التى قالها « سنحارب » والتى رددها الشعب من بعده فى جميع أنحاء مصر ، وبدأ العدوان الثلاثى على مصر .

وقد استمر حقل رأس غارب يعمل وينتج ١٠٠٠ طن يوميًّا تنقل بواسطة الشاحنات ذات الصهاريج ليلاً إلى معامل تكرير البترول بالسويس ، وهى أقصى كميات يمكن نقلها بهذه الطريقة ، وفى نفس الوقت ، تم ترحيل السيدات والأطفال من رأس غارب عن طريق قنا ، وذلك للإقلال من استهلاك المواد الغذائية ومياه الشرب التى كانت ترد من السويس ، وخوفا من احتمال نزول القوات البريطانية فى حقول غارب أو الغردقة .

قام المصريون بفك قطع من ماكينات محطات الكهرباء والمياه بحيث يمكن تعطيلها إذا ما حاولت القوات البريطانية احتلال الحقول .

الفنار والمعركة البحرية :

وبعد منتصف ليلة ٢٩ أكتوبر استيقظ العاملون فى حقول رأس غارب على أصوات طلقات نارية ، ومعركة بحرية ، وشوهدت طلقات الاستكشاف المضيئة وأنوار البوارج الحربية الكاشفة .

فاتصل مأمور رأس غارب بالمهندس/ على والى ، وطلب منه أن يذهب إلى الفنار المجاور لمنزله ، ويطلب من المسئولين إطفاء الفنار

لتصبح منطقة غارب فى إظلام تام وأخبره أن معه ١٥٠ عسكرى قد انتشروا على الساحل لمقاومة أى إنزال من جنود الأعداء ، وأنه موجود فى المركز لإدارة العمليات .

وذهب المهندس/ على والى إلى المسئول عن الفنار ، وطلب إطفاء أنواره حتى لا يسهل على العدو تحديد موقع رأس غارب ومهاجمة المدينة ، ولكن لدهشة المهندس/ على والى رفض المسئول رفضًا باتًا إطفاء الفنار ، وقال له المهندس/ على والى : « إنت مش شايف الضرب والحرب أمامك » ولكن مسئول الفنار أصر قائلاً : « إنها قوانين دولية لا يمكن إطفاء الفنار إلا بتعليمات من رؤسائه فى القاهرة ، وأخيرًا اضطر المأمور إلى الذهاب بنفسه إلى الفنار ، وهدد العاملين فيه بأنه سيضطر إلى اتهامهم بالخيانة العظمى لمساعدة العدو وإعدامهم .. وأطفأ ضوء الفنار !! !

الفرقاطة دمياط :

عند بدء النهار ، اتضح أن ما حدث ليلاً كان معركة بحرية بين الفرقاطة المصرية « دمياط » وبين الطراد البريطانى « نيوفونلاند » ومعه مدمرتان ، ودارت معركة غير متكافئة ، حيث كان تسليح الفرقاطة مدفعًا واحدا — ٤ بوصة — بينما تسليح الطراد « نيوفونلاند » تسعة مدافع — ٦ بوصة — بخلاف التسليح الثانوى ، ووجود المدمرتين معه .

وكان يقود هذه الفرقاطة المقدم بحرى/ شاكر حسين وهو من أهالى الإسكندرية وكان ضمن طاقمها الملازم بحرى/ محمد شريف الصادق

(فريق بحرى قائد القوات البحرية بعد ذلك) ، وقد طلب قائد الأسطول البريطانى من المقدم/ شاكر قائد الفرقاطة التسليم ، ولكنه رفض وتبادل إطلاق النيران مع الطراد البريطانى حتى أصيب مدفع الفرقاطة الوحيد ، فقام قائد الفرقاطة « دمياط » بالمناورة مغيرًا خط السير فى محاولة انتحارية للاصطدام بالطراد لكن قوة نيران الطراد أغرقتها قبل تحقيق هدفها .

وقد استشهد قائد الفرقاطة « شاكر حسين » ، واستشهد عدد من ضباطه وجنوده وقد ظل قائد الأسطول الإنجليزى طول الليل يجوب المنطقة بالأنوار الكاشفة فى محاولة لإنقاذ أكبر عدد من طاقم الفرقاطة ، وقام ليلا بالتقاط بعض الضباط والبحارة المصريين حيث عوملوا أحسن معاملة تقديرا لشجاعتهم ، وقد أرسلوا كأسرى إلى مدينة « جيبوتى » .

أما رجال البترول فى رأس غارب فقد استطاعوا التقاط ٣ عساكر من جنود البحرية وبعض جثث شهداء طاقم الفرقاطة .

وقد وصف الكاتب الإنجليزى « بيكو » هذه المعركة بالتفصيل فى كتابه « السويس وحرب السبعة أيام » وأشاد بشجاعة وفدائية المقدم/ شاكر حسين وضباط وجنود الفرقاطة « دمياط » .

وكذلك ذكر الجنرال الإنجليزى « دى بوى » فى كتابه « النصر الزائف » هذه المعركة وأشاد ببطولة قائد وضباط طاقم الفرقاطة المصرية .

البترول وحرب ١٩٦٧

الطريق إلى الحرب :

بعد فشل إسرائيل فى حرب العدوان الثلاثى عام ١٩٥٦ ، بدأت تستعد للحرب وقامت بتسليح قواتها ، وحصلت خلال الفترة من ١٩٥٧ حتى ١٩٦٧ على الأسلحة من الولايات المتحدة ، والدول التى تضمن لها « التفوق العسكرى » على الدول العربية .

وبينما كانت إسرائيل تستعد للحرب ، كانت مصر متورطة عسكريا فى حرب اليمن التى استمرت خمس سنوات ١٩٦٢ - ١٩٦٧ .

وفى الوقت نفسه تطابقت مصالح الولايات المتحدة مع مصالح إسرائيل لتوجيه ضربة قوية إلى مصر لتقليل وتحجيم نفوذها فى الوطن العربى ، وتحطيم نظام حكم جمال عبد الناصر - ولم يبق أمام إسرائيل - بالتنسيق مع الولايات المتحدة إلا إيجاد المبرر لبدء الحرب ضد - العدو الرئيسى - مصر فإذا هزمت مصر تكون قد هزمت باقى الدول العربية المؤيدة لها ، ويعود للولايات المتحدة نفوذها فى المنطقة .

ولكى تجد إسرائيل ذريعة لبدء الحرب ، وجهت الاتهامات لحكومة سوريا بدعوى أنها تقوم بتشجيع أعمال الفدائيين داخل الأرض المحتلة ، ونشط المسئولون الإسرائيليون يؤلبون الرأى العام العالمى ضدهما .

واستمرت إسرائيل فى تصعيد الموقف وخلق التوتر على الحدود السورية ..



محمود يونس وزير البترول وبجواره حسن عامر رئيس هيئة البترول

أخذت مصر تهديدات إسرائيل بطريقة جدية ، ووجد الرئيس/ جمال عبد الناصر لزامًا على مصر أن تتعاون مع سوريا فى حالة الاعتداء عليها ، وكان حشد القوات المصرية فى سيناء هو العمل الإيجابى الذى يعبر عن هذه النوايا ، وانتقل التوتر العسكرى من الحدود السورية الإسرائيلية إلى الحدود المصرية الإسرائيلية .

وكانت هذه الخطوة الأولى لاستدراج مصر إلى حرب تعلم إسرائيل أنها استعدت لها ، وتعلم أن مصر ليست على استعداد لها .

وفى ١٦ مايو طلبت مصر سحب قوات الطوارئ الدولية الموجودة على حدودنا الشرقية فقط ، وهى جزء من القوات الدولية التى تمركزت على الحدود الشرقية مع إسرائيل وفى منطقة شرم الشيخ بجنوب سيناء ، وعلى حدود قطاع غزة الخاضع للإدارة المصرية بفلسطين نتيجة للعدوان الثلاثى على مصر ١٩٥٦ .

ولكن سكرتير عام الأمم المتحدة « يوثانت » تحت ضغط الولايات المتحدة ، طلب أن تسحب جميع قوات الطوارئ الدولية الموجودة على حدودنا الشرقية ، وفى شرم الشيخ ، وقطاع غزة باعتبارها نظام عمل متكامل ، أو لا يتم سحبها كلها ، وتبقى فى مواقعها .

استغلت إسرائيل فرصة سحب قوات الطوارئ من شرم الشيخ لتحول الأزمة التى بدأتها بتهديد سوريا بالغزو العسكرى إلى قضية أخرى تمامًا ، هى « حرية الملاحة البحرية الإسرائيلية فى خليج العقبة » ، وتم ذلك فى ظل حملة سياسية وإعلامية ضد مصر تتزعمها الولايات المتحدة وإنجلترا وكندا وبعض دول العالم الغربى ، وأصبح

الصراع السياسى مركزًا بين مصر وإسرائيل ، وتحول التهديد العسكرى إلى الجبهة المصرية الإسرائيلية .

وفرض على مصر أن تخوض حربًا وهى فى أسوأ وضع عسكريًا وسياسيًّا .

الحرب :

بدأت الحرب فى الجبهة المصرية صباح يوم الاثنين ٥ يونيو ١٩٦٧ ، عندما قامت إسرائيل بتوجيه ضربة جوية مركزة ضد قواتنا الجوية ، ووسائل الدفاع الجوى فى الساعة ٨,٤٥ (الثامنة وخمسة وأربعين دقيقة) بتوقيت القاهرة الصيفى .

هاجمت الطائرات الإسرائيلية المطار ، ودمرت جميع الطائرات الموجودة فيه ، مبتدئة بضرب الممرات لجعلها غير صالحة ، وضرب الطائرات الواقفة على الأرض .

بعد أن نجحت الضربة الجوية المعادية ، وتكبدت قواتنا الجوية هذه الخسائر الجسيمة ، وخرجت من الحرب ، تحول الطيران الإسرائيلى لتدمير الطيران الأردنى فى مطارى عمان والمعزق ، وبعد أن انتهى من ذلك ، تحول إلى تدمير الطيران السورى بقصف مطاراته ، وكان معنى ذلك إخراج السلاح الجوى الأردنى والسورى من الحرب أيضًا .

ومن هنا كانت نتائج الضربات الجوية المعادية ضد طيران الدول العربية الثلاث مصر والأردن وسوريا سببًا رئيسيًّا من أسباب هزيمة العرب فى حرب يونيو ١٩٦٧ .

وهذه الضربة الجوية فى الجبهة المصرية ، لم تكن مفاجأة لقواتنا الجوية من حيث التوقيت ، لأن القوات المسلحة كلها كانت فى أعلى درجات الاستعداد للقتال . وفى المؤتمر الذى عقد برئاسة الرئيس جمال عبد الناصر فى القيادة العامة يوم ٢ يونيو بحضور المشير/ عبد الحكيم عامر ، والفريق/ صدقى محمود قائد سلاح الطيران وبقية قادة القوات المسلحة ، صرح عبد الناصر بأنه يتوقع أن الحرب ستنشب خلال ٧٢ ساعة ، وأن من المتوقع أن يبدأ العدو هجومه بضربة جوية ضد قواتنا الجوية ووسائل الدفاع الجوى ، وكان القرار السياسى فى ذلك اليوم هو قبول تلقى الضربة الجوية المعادية ، والعمل على تقليل خسائرها .

وعقب اجتماع الرئيس فى القيادة العامة ، اتصل الفريق/ محمد حشاد وكان أحد كبار المسئولين فى شركة مصر للطيران - وكنت فى ذلك الوقت رئيس مجلس إدارة شركة مصر للبترول ، والمسئول عن تموين الطائرات المصرية بالوقود - وطلب منى تموين جميع طائرات شركة مصر للطيران بالوقود وقام بتوزيعها فى مطارات نائية .

وقد تم ذلك فعلاً وتم بذلك إنقاذ معظم الأسطول الجوى لشركة مصر للطيران .

وفى الساعة العاشرة من صباح يوم ٥ يونيو ١٩٦٧ بعد الهجوم الجوى ، بدأت إسرائيل هجومها البرى على مصر على ثلاثة محاور .

وتم الهجوم البرى فى هذا اليوم بمعاونة السلاح الجوى الإسرائيلى فى الوقت الذى كانت فيه قواتنا تقاتل دون حماية أو معاونة جوية .

وكان القتال عنيفًا طول اليوم ، وتكبد الطرفان خسائر كبيرة ،

وفى نهاية يوم ٥ يونيو كان الموقف العسكرى لقواتنا قويًا رغم خروج قواتنا الجوية من الحرب ، واستطاعت القوات المصرية فى المحاور الثلاثة صد الهجوم الإسرائيلى .

وفى يوم ٦ يونيو أصدر المشير/ عبد الحكيم عامر قراره بالانسحاب العام من سيناء إلى غرب القناة ، وبدأ انسحاب الجيش من سيناء بدون أى خطة قتالية أو تنظيم بشكل يدعو إلى الأسى ، تحت ضغط الهجمات الجوية الإسرائيلية المستمرة ، وأصبحت سيناء مقبرة تتناثر فيها جثث رجال الجيش المصرى ، وتشتعل فيها المعدات ، وتنفجر فيها الذخائر .

ولقد تبين إنه فى الوقت الذى كان جمال عبد الناصر يخطط فيه للانسحاب التدريجى المنظم ، والصمود عند المضايق ، كان عبد الحكيم عامر قد أصدر أوامره فعلاً يوم ٦ يونيو بالانسحاب الشامل لقواتنا إلى غرب قناة السويس .

وبناء على قرار مجلس الأمن بوقف إطلاق النيران قبل الأردن بوقف إطلاق النيران يوم ٧ يونيو بعد أن احتلت إسرائيل الضفة الغربية .

وقبلت مصر وقف إطلاق النيران فى ٨ يونيو بعد أن استولت القوات الإسرائيلية على الجولان .

قبلت مصر وقف إطلاق النيران يوم ٨ يونيو ، بينما كانت إسرائيل تستكمل سيطرتها على سيناء بوصول قواتها إلى قناة السويس يوم ٩ يونية ، وإلى شاطئ خليج السويس يوم ١٠ يونيو ، انتهت حرب يونية ١٩٦٧ بعد أن فقدت مصر سيناء وقطاع غزة وقناة السويس وبترولها فى سيناء ، وفقدت الأردن الضفة الغربية ، وفقدت سوريا الجولان ، وكانت الكارثة بسبب قرار الانسحاب وطريقة تنفيذه ، إنها أيام صعبة

وخطيرة لا يمكن وصفها ولا يشعر بها إلا من عاش أحداثها .. كانت أيامًا مريرة ، وفترة عصيبة لا تنسى فى تاريخ مصر .

وفى يونيو ١٩٦٧ أعلن الرئيس/ عبد الناصر تنحيه عن الحكم وإسناد رئاسة الجمهورية إلى زكريا محى الدين (نائب رئيس الجمهورية) ، وكان قرار عبد الناصر الذى أعلنه هو تعبير وإدراك منه أنه يتحمل المسئولية التاريخية عن الهزيمة .

وقامت المسيرات يومى ٩ ، ١٠ يونيو تطالب عبد الناصر بالاستمرار فى الحكم ، كما أن مجلس الأمة ، ومجلس الوزراء رفضا قرار التنحى ، وتحت ضغط الشعب أصدر جمال عبد الناصر البيان فى ١٠ يونيو ١٩٦٧ : أننى سوف أبقى حتى تنتهى الفترة التى نتمكن فيها جميعًا من أن نزيل آثار العدوان ، إن الأمر كله بعد هذه الفترة يجب الرجوع فيه إلى الشعب فى استفتاء عام ، إنى مقتنع بالأسباب التى بنيت عليها قرارى ، وفى نفس الوقت فإن صوت الشعب بالنسبة لى أمل لا يرد ، ولهذا فإن القرار « مؤجل » .

وتولى الرئيس/ جمال عبد الناصر بعد ذلك السيطرة على القوات المسلحة بعد اعتزال المشير/ عبد الحكيم عامر ، ووزير الحربية شمس بدران ، واستقالة قادة الأسلحة وتعيين الفريق أول/ محمد فوزى قائدًا عامًا للقوات المسلحة ، والفريق/ عبد المنعم رياض رئيسًا للأركان ، والفريق/ مدكور أبو العز قائدًا للقوات الجوية والدفاع الجوى .

وبدأ جمال عبد الناصر فى إعادة بناء القوات المسلحة وبدأت حرب الاستنزاف .

البترول وحرب الاستنزاف

بدأت متاعب قطاع البترول بانتقام إسرائيل لإغراق المدمرة إيلات - ٢٠ أكتوبر ١٩٦٧ - بقصف معامل تكرير البترول بالسويس ، التى كان من نتائجها تعطيل بعض وحدات التكرير خاصة جهاز تشحيم المازوت ، الذى كان الاعتماد عليه فى الحصول على كميات إضافية من المقطرات الخفيفة كالسولار والكيروسين .

ولقد تكرر قصف معامل التكرير عند أى اشتباك بين القوات المصرية والإسرائيلية ، حتى أصبح القصف أمرًا عاديًّا ، ويكاد يكون يوميًّا اندلعت فى أعقابه ما يسمى بحرب الاستنزاف .

وكان على قطاع البترول أن يحافظ على مد البلاد والقوات المسلحة بما تحتاجه من منتجات بترولية ، فإن مجرد حدوث اضطراب فى تموين البلاد بالمواد البترولية كان يعنى توقف آلة الحرب المصرية .

لهذا تقرر اتخاذ الآتى :

١ - نقل وحدات التكرير التى يمكن نقلها من السويس إلى داخل الجمهورية بعيدًا عن مناطق الاشتباكات اليومية .

٢ - استمرار استقبال خام البترول من منطقة خليج السويس بإنشاء موانى بترولية مؤقتة جنوبى منطقة السويس بحيث تكون أقل تعرضًا للقصف .

٣ - دفع الخام رأسًا من الموانى المؤقتة إلى داخل البلاد لتكريره .

٤ – حماية محطات التدفيع والتى تمثل طوق النجاة بالنسبة لتوصيل الخام والمنتجات إلى مناطق الاستهلاك .

وتنفيذاً لهذا المخطط تم نقل وحدات التكرير التى يمكن فصلها من شركة السويس لتصنيع البترول إلى مسطرد ، وهى موقع نهاية خطوط أنابيب البترول من السويس إلى القاهرة .

كما تم نقل وحدات التكرير التى تم نقلها من شركة النصر للبترول إلى منطقة العامرية غربى الإسكندرية .

وتم إنشاء ميناء لاستقبال ناقلات البترول فى منطقتى السادات على بعد حوالى ٢٦ كيلو متراً جنوبى السويس .

تم إنشاء خط بحرى يمتد من شمندورات الرباط إلى الساحل وإنشاء محطة للتدفيع ومناطق إعاشة للعمال كلها تحت الأرض محصنة لمقابلة الضرب المباشر .

مد خط أنابيب إلى منطقة معامل التكرير ، حيث تم إنشاء مبنى للطلمبات محصناً تحصيناً قوياً لمقاومة الضرب المباشر ، وتم تركيب جميع طلمبات التدفيع بالخطوط فى هذا المبنى الذى أثبت على مدى الأيام صلابته فى مقابلة كافة الغارات الجوية ، وقصف المدافع إذ استمرت جميع وحدات الطلمبات فى العمل طوال فترة حرب الاستنزاف وحرب التحرير فى عام ١٩٧٣ وما بعدها بل إنها تعمل حتى الآن .

كما تم إنشاء محطة أخرى تحت الأرض بين السويس ومسطرد لرفع الضغط بالأنابيب لمقاومة الغارات الجوية ، وأثبتت هى الأخرى فعاليتها أثناء الحرب .

كما قام قطاع البترول بوضع إمكانياته فى خدمة القوات المسلحة بتخصيص أحد خطوط الأنابيب الممتدة من السويس إلى القاهرة ، لدفع مياه الشرب إلى جبهة القتال بعد ضرب محطات المياه بمنطقة السويس ، وكان لهذا الإجراء أثره فى توفير مياه الشرب بطريقة فعالة طوال فترة العمليات بهذه الإجراءات ، تمت مواجهة احتياجات البلاد والقوات المسلحة من المنتجات البترولية طوال فترة الحرب ..

ومن دواعى فخر قطاع البترول أن جميع هذه العمليات تمت بسرعة بحيث لم يشعر الشعب ولا القوات المسلحة بأى قصور فى تموين البلاد بالمنتجات البترولية الأمر الذى بعث الثقة فى نفوس الجميع .

البترول وحرب أكتوبر

الحرب

بدأت الحرب فى تمام الساعة الثانية بعد الظهر يوم السبت ٦ أكتوبر سنة ١٩٧٣ ، (ساعة الصفر) بعبور ٢٢٢ طائرة نفاثة مصرية ، سرعتها فوق سرعة الصوت فوق قناة السويس إلى سيناء ، وانتهت من ضربتها الأولى فى ثلث ساعة ، فقدت مصر خمس طائرات ، كما استشهد فى تلك اللحظات الأولى من الحرب شقيق رئيس الجمهورية أنور السادات الطيار عاطف السادات .

ونجحت ضربة الطيران نجاحًا كاملاً ومذهلاً حسب التخطيط الذى وضع لها .. فقد حققت الضربة نتائج فاقت التسعين فى المائة بخسائر لم تزد عن اثنين فى المائة مما أذهل إسرائيل والعالم كله شرقه وغربه ..

فقد كان تقرير الاتحاد السوفيتى الرسمى بواسطة خبرائه قبل أن يخرجوا من مصر ، أنه فى أى حرب مقبلة فإن ضربة الطيران الأولى سوف تكلف سلاح الطيران المصرى على أحسن فروض أربعين فى المائة من قوته ، ولن تحقق نتائج أكثر من ثلاثين فى المائة ..

فى ثلث ساعة فقط أى بعد عشرين دقيقة من ساعة الصفر ، كانت طائراتنا قد ضربت مراكز القيادة ، ومراكز إدارة الطيران ومراكز إدارة الدفاع الجوى ..

إن هذه الضربة حددت بالفعل مصير المعركة بعد ذلك .. فقد فقدت إسرائيل توازنها بالكامل ، ليس لأربعة وعشرين ساعة الأولى الحاسمة بل لأكثر من أربعة أيام كاملة . فقدت فيها السيطرة على قواتها فى سيناء وانقطع الاتصال كاملاً بهذه القوات ، لقد كان قائد سلاح الطيران المصرى فى هذه المعركة الفريق حسنى مبارك نائبًا لرئيس الجمهورية فرئيسًا للجمهورية بعد ذلك .

عقب ضربة الطيران بدأت المدفعية المصرية تزمجر بأكبر تركيز شهده العالم بعد معركة العلمين ، فى الحرب العالمية الثانية ، إذ انطلقت قذائف أكثر من ألفى مدفع لتقصف بدقة رائعة أهدافها .. وكان يقود سلاح المدفعية فى هذه المعركة الفريق محمد محمد سعيد الماحى ، لم ينتظر جنودنا على القناة أمر العبور ، وإنما كان مرور ٢٢٢ طائرة مصرية على ارتفاع منخفض ، يكاد يلمس رءوسهم فى وقت واحد كافيًا لإلهاب حماسهم ومشاعرهم المكبوتة منذ وقت طويل ، فأخذوا يسحبون زوارقهم إلى مياه القناة من خلف الساتر وفى حالة هستيرية ، واقتحمت قوات الجيش الثانى بقيادة اللواء سعد الدين مأمون ، وقوات الجيش الثالث بقيادة اللواء عبد المنعم واصل قناة السويس ، فى موجات متتالية على امتداد القناة من بور سعيد شمالاً إلى السويس جنوبًا وهم يصيحون « الله ... الله أكبر » ، وهو دعاء صادر من القلوب له معنى عميق فقد كان الهجوم بخمس فرق كاملة على خط المواجهة الذى كان طوله ١٨٠ كيلو مترًا .

وهكذا بدأت ملحمة ٦ أكتوبر ..

كان فى الخطة ضربة الطيران تليها ضربة المدفعية ، وتحت ستار ضرب المدفعية يتم العبور ، ولكن الذى حدث أن العبور حدث أثناء عملية الطيران وقبل أن تبدأ المدفعية ..

وبعد العبور دخل جنودنا على الحاجز الترابى ، الذى كان فى بعض مواقعه يبلغ ارتفاعه ١٧ مترًا ، واستخدموا فى تسلقه عمليات بدائية أذهلت العالم – فهى عبارة عن سلم من الحبال يحمله الجندى ثم يتسلق الحاجز الترابى وعندما يبلغ القمة يثبته ، ثم يطرح السلم لإخوانه فيتسلقونه وهم يحملون الأسلحة المضادة للدبابات ، والمدفعية الثقيلة وبسرعة يستولون على المواقع التى أعدها الإسرائيليون خلف الساتر الترابى على الضفة الشرقية ليتربصوا فيها بالعدو ويستروا زملاءهم الذين يعبرون .

أول لواء من اللواءات المصرية رفعت العلم المصرى على الضفة الشرقية كان اللواء السابع .

وبدأ توالى سقوط النقط الحصينة فى خط بارليف ، الواحدة بعد الأخرى وفى نهاية ست ساعات فقط ، كان قد اتضح تمامًا أن اليهود فقدوا توازنهم ، وفقدوا السيطرة .. وفقدان السيطرة هذا تعبير عسكرى معناه أن القيادات قد فقدت الاتصال بينها وبين القوات .. وهذا أهم شىء فى العسكرية من أجل تحقيق المفاجأة .

وبعد عبور الموجات الأولى من القوات حاملة الصواريخ والمدفعية المضادة للدبابات واحتلالها للمواقع التى أعدها الإسرائيليون ، لإعاقة عبورنا بدأ سلاح المهندسين فى تطبيق نظرية شق الحاجز الترابى

بخراطيم المياه المكثفة ، وهذه فكرة مصرية ١٠٠٪ فسلاح المهندسين ، هو الذى قام بها ونفذها بنجاح وكان سلاح المهندسين قد طلب من الألمان صنع هذه المضخات ، ذات الضغط العالى ، ولكن الألمان سخروا منا وكانوا يتساءلون « هل هناك حريق فى العالم كله يحتاج إلى كل هذه القوة ؟ » .. من قوة دفع الماء قطع الماء الساتر الرملى كما لو كان بالسكين ، وفتحت الثغرات فى هذا الساتر الترابى الذى يبلغ ارتفاعه سبعة عشر مترًا حيث قام سلاح المهندسين بتركيب الكبارى .. وعبرت الدبابات ، وقد تمكن سلاح المهندسين بواسطة خراطيم المياه من فتح ٦٠ ممرًّا على طول الجبهة تدفق منها فى الساعات الأولى للقتال ٥٠ ألف مقاتل . واستولت القوات المصرية على ٣٦ نقطة حصينة على طول ١١٠ كيلو متر شرق القناة .. وسقط خط بارليف .

وكانت إسرائيل قد جهزت مواقعها الحصينة على الضفة الشرقية للقناة بخزانات من الوقود ومواد الإشعال مغطاة تحت سطح الأرض – يخرج منها مواسير إلى القناة ، يتسرب منها البترول الذى يشعل كهربائيًّا من داخل الموقع فتغطى النيران الشديدة سطح المياه ، لتحرق الأفراد والقوارب المصنوعة من المطاط والخشب أثناء العبور مما يسبب خسائر جسيمة ، تتكبدها أى قوات تحاول عبور القناة وتوقف هجومه .

وفى ليلة ٥ ، ٦ أكتوبر قامت بعض مجموعات من المهندسين بالعوم تحت سطح الماء لإبطال مفعول هذه المواسير ، التى سبق أن عرف مواقعها ، ونجحت فى إبطال مفعول هذه المواسير دون أن يشعر بها العدو ، ولزيادة الاطمئنان والتأكد تسللت مجموعات من رجال المهندسين يوم ٦ أكتوبر – تحت ستر نيران المدفعية – إلى

الشاطئ الشرقى للقناة للتأكد من أن مواسير نقل البترول التى أغلقت فى اليوم السابق ما تزال مغلقة .

وأصيب الإسرائيليون بالإحباط عندما حاولوا استخدام هذه المواسير أثناء عبور قواتنا ، فوجدوها معطلة لا تعمل ، وكانت إسرائيل قد أرسلت بعض المهندسين إلى المواقع الأمامية للتأكد من صلاحية وسائل إشعال النيران وأنها تعمل بكفاءة .. كانت الحرب قد نشبت فوقعوا فى الأسر .

وكان يقود سلاح المهندسين فى هذه الحرب لواء مهندس جمال محمد على ، وتكبد المهندسون نسبة عالية من الخسائر أثناء فتح الممرات فى الساتر الترابى ، وإنشاء الكبارى ، واستشهد فى هذه المعركة أحد قادة المهندسين البارزين هو العميد أحمد حمدى الذى أطلق اسمه على نفق فى قناة السويس – بعد الحرب هو « نفق الشهيد أحمد حمدى » .

أما بالنسبة للموقف على الجبهة صباح ٦ أكتوبر فإن القادة المحليين قاموا بخدعة لطيفة ، وهى أنهم جعلوا الجنود يجلسون على ضفة القناة وهم يمتصون عيدان قصب السكر فى تراخ وكأنهم فى إجازة .. أما الخداع التكتيكى الأساسى الذى أجبر إسرائيل على احترام الجندى المصرى إلى الأبد ، فهو النزول بخمس فرق كاملة على خط المواجهة الذى كان طوله ١٨٠ كيلو مترًا .

وفى اليوم الرابع للقتال – الثلاثاء ٩ أكتوبر ، كان موقف قواتنا فى سيناء قويًا للغاية بعد أن حققت « المهمة المباشرة » للقوات المسلحة ، وأنشأ كل من الجيش الثانى والثالث « رأس كوبرى جيش » بعمق

١٢ - ١٥ كيلو متر فى سيناء ، يشمل قوات بها دبابات ومدفعية وأسلحة أخرى تجعل منها صخرة تكسر عليها كل هجمات العدو المضادة بعد ذلك ، لقد تمت أيضًا تصفية جميع حصون خط بارليف تمامًا وأصبح الطريق مفتوحًا أمام قواتنا المسلحة لتنفيذ المهام التالية .

فوجئت أمريكا بالحرب .. إذ كان الإسرائيليون فى الأيام الثلاثة الأولى للحرب يؤكدون للعالم كله بأنهم يطحنون المصريين والسوريين ، وأن المسألة ليست إلا ساعات أو يومًا أو يومين ويقضى على المصريين ، ويدفنون فى القناة واستخدموا أفلام هزيمتنا فى سنة ١٩٦٧ فى كل الإذاعات عندهم وأرسلوها إلى الخارج .. وكأن الدعاية ستجعلهم ينتصرون ..

وفى اليوم الرابع للحرب وصلت الخارجية الأمريكية إشارة :

« انقذوا إسرائيل » .

وقد أصيب كيسنجر وزير خارجية أمريكا بالذهول حينما أكد البنتاجون (وزارة الدفاع الأمريكية) بأقماره الصناعية ما أبلغته إسرائيل للخارجية الأمريكية ، واتصل كيسنجر بجولدا مائير رئيسة وزراء إسرائيل وقال لها :

« لقد خسرت الحرب ويجب أن تعدى نفسك لهذا » ، ثم بدأ كيسنجر مساعيه لإيقاف إطلاق النار حتى يلتقط الإسرائيليون أنفاسهم .

وبعد النداء المشهور « أنقذوا إسرائيل » .. حدث تطور كبير .. دخلت أمريكا الحرب بكل ثقلها بعد اليوم الرابع مستخدمة أحدث

الأسلحة ، وكانت أمريكا تساند إسرائيل منذ بداية الحرب وقبلها ، ولكن بعد استغاثة إسرائيل تحولت هذه المساندة إلى تدخل واضح وصريح ومباشر .

واستمرت مصر بمفردها عشرة أيام تحارب أمريكا ومعها إسرائيل وهم يستخدمون أحدث الأسلحة .

وفى يوم ١٩ أكتوبر ، قبل أنور السادات وقف إطلاق النار ، وهو ما سبق أن رفضه أربع مرات على مدى ١٧ يومًا ، عندما كان خصمه فى المعركة إسرائيل وحدها لا أمريكا وقال السادات : إننى أصبحت فى حالة مواجهة عسكرية كاملة مع أمريكا ، وهو ما لا قبل لى أو لأية دولة غير عظمى به ، أرسل السادات برقية إلى حافظ الأسد رئيس جمهورية سوريا قال فيها :

« قبلت وقلبى ينزف دمًا وقف إطلاق النار ، لأنى مستعد أن أحارب إسرائيل مهما طال الوقت ، ولكنى غير مستعد على الإطلاق محاربة أمريكا - كما أننى لا أسمح بأن تدمر قواتى المسلحة مرة أخرى أو أن يدمر شعبنا ومنشآته » .

واجتمع مجلس الأمن ، وقرر وقف إطلاق النار فى الساعة السابعة مساء ٢٢ أكتوبر على خط بارليف ، وهذا الخط كما اعترف اليهود بعد ذلك كان مقتلاً لهم ، فانتهز اليهود فرصة وقف إطلاق النار (كعادتهم منذ حرب ١٩٤٨) وبعدها بساعتين وجهوا هجومًا نحو جنوب السويس ، وهجوما آخر تجاه الإسماعيلية ، وقد فشل الهجوم على الإسماعيلية والسويس وبقية القوات الإسرائيلية محصورة فى الثغرة

وقواتنا تضغط عليها ، وقد وصف الجنرال هوفر رئيس معهد الدراسات الإستراتيجية الفرنسى عملية الثغرة أنها ليست إلا « معركة تليفزيونية » .

وبدأت مفاوضات فض الاشتباك ، وفى ٢٤ يناير ١٩٧٤ تم توقيع اتفاق فض الاشتباك الأول – الذى كانت أمريكا تقوم فيه بدور الوسيط بين مصر وإسرائيل وبدأت مراحل عملية السلام ، ثم زيارة الرئيس السادات التاريخية للقدس فى نوفمبر ١٩٧٧ .

وفى يوم الأحد ١٧ سبتمبر ١٩٧٨ ، وقع الرئيس السادات ومناحم بيجن رئيس وزراء إسرائيل اتفاقية « كامب ديفيد » بالولايات المتحدة بحضور جيمى كارتر رئيس الولايات المتحدة الأمريكية ، لقد كانت اتفاقية كامب ديفيد هى نهاية مرحلة من مراحل الصراع فى الشرق الأوسط ، وقد قال مناحم بيجن للرئيس كارتر معلقًا على توقيع الاتفاقية .. إنه لم يسبق عقد اتفاق بين مصر ، والأمة اليهودية منذ ما يزيد على ألفى سنة .

وقد قدم محمد إبراهيم وزير خارجية مصر ، وعضو لجنة المفاوضات استقالته إلى الرئيس السادات فى كامب ديفيد لعدم موافقته على الاتفاقية (ومحمد إبراهيم كان متهمًا مع أنور السادات فى قضية مقتل أمين عثمان وزير المالية) .

ثم تلى ذلك معاهدة السلام .

لقد فرضت علينا فرضًا حرب يونيو ١٩٦٧ ، والظروف هى التى أوجدتنا فيها ، والمؤامرات العالمية هى التى قادتنا إليها .

أما حرب أكتوبر ١٩٧٣ – فقد ذهبنا إليها بإرادتنا ، وخططنا لها بعقولنا .. ونحن الذين اخترنا التوقيت والطريق وحددنا الأهداف ، وارتضينا باختيارنا أن نقف عند خط بارليف ولا نكمل الطريق إلى المضايق ، وربما إلى تل أبيب ؟ وكيف لم نعاند الصخر وننطحه عندما دخلت أمريكا بكل ثقلها لإنقاذ إسرائيل .

لقد انتهت الحرب .. وانتصرت مصر .. واستعادت مصر أرضها .. وقناة السويس .. وحقول بترول سيناء .

حرب البترول

الطريق إلى الحرب :

فى ٢٧ مارس ١٩٧٣ استقال الدكتور عزيز صدقى من منصب رئيس الوزراء ، وتولى رئيس الجمهورية محمد أنور السادات مسئولية رئاسة مجلس وزراء الحرب أو المواجهة الشاملة .

وفى وزارة الحرب أنشئت لأول مرة فى مصر وزارة للبترول ، أسندت إلى المهندس أحمد عز الدين هلال .. وهو خريج كلية الهندسة عام ١٩٤٦ قسم الكيمياء الصناعية عمل منذ تخرجه فى شركة شل بمعمل تكرير آبار الزيت فى السويس ، وقد تدرج فى الوظائف حتى عين نائبًا لمدير عام مؤسسة البترول فمديرًا عامًّا فرئيسًا للمؤسسة المصرية العامة للبترول ، حتى اختير وزيرًا ثم نائبًا لرئيس الوزراء للإنتاج ووزيرًا للبترول بعد ذلك .

وفى أول لقاء للرئيس السادات بوزير البترول المصرى بعد حلف اليمين مباشرة .. قال له :

– سنحارب .

طلب الرئيس السادات :

– زيادة أرصدة المنتجات البترولية للاستهلاك المحلى فى مصر .

– توفير حاجة القوات المسلحة المصرية من البترول خلال الحرب .

ومعروف أن كل دولة تستخدم أسلحة تتفق مع إنتاجها المحلى من

البترول أى تعمل بالبترول المحلى ، والبترول المستورد الذى يمكن للدولة الحصول عليه بسهولة .

وكان عدد محدود من المسئولين هو الذى يعلم أن مصر لن تحارب إلا إذا وفرت السلاح للقتال .. ووفرت البترول خاصة وأن استيلاء إسرائيل على حقول البترول فى سيناء ومحاولاتها المتكررة لتدمير معملى تكرير البترول فى مدينة السويس ، وقطع أى إمدادات بترولية إليها كل ذلك أفقد مصر سلاحًا استراتيجيًّا هامًّا هو البترول .

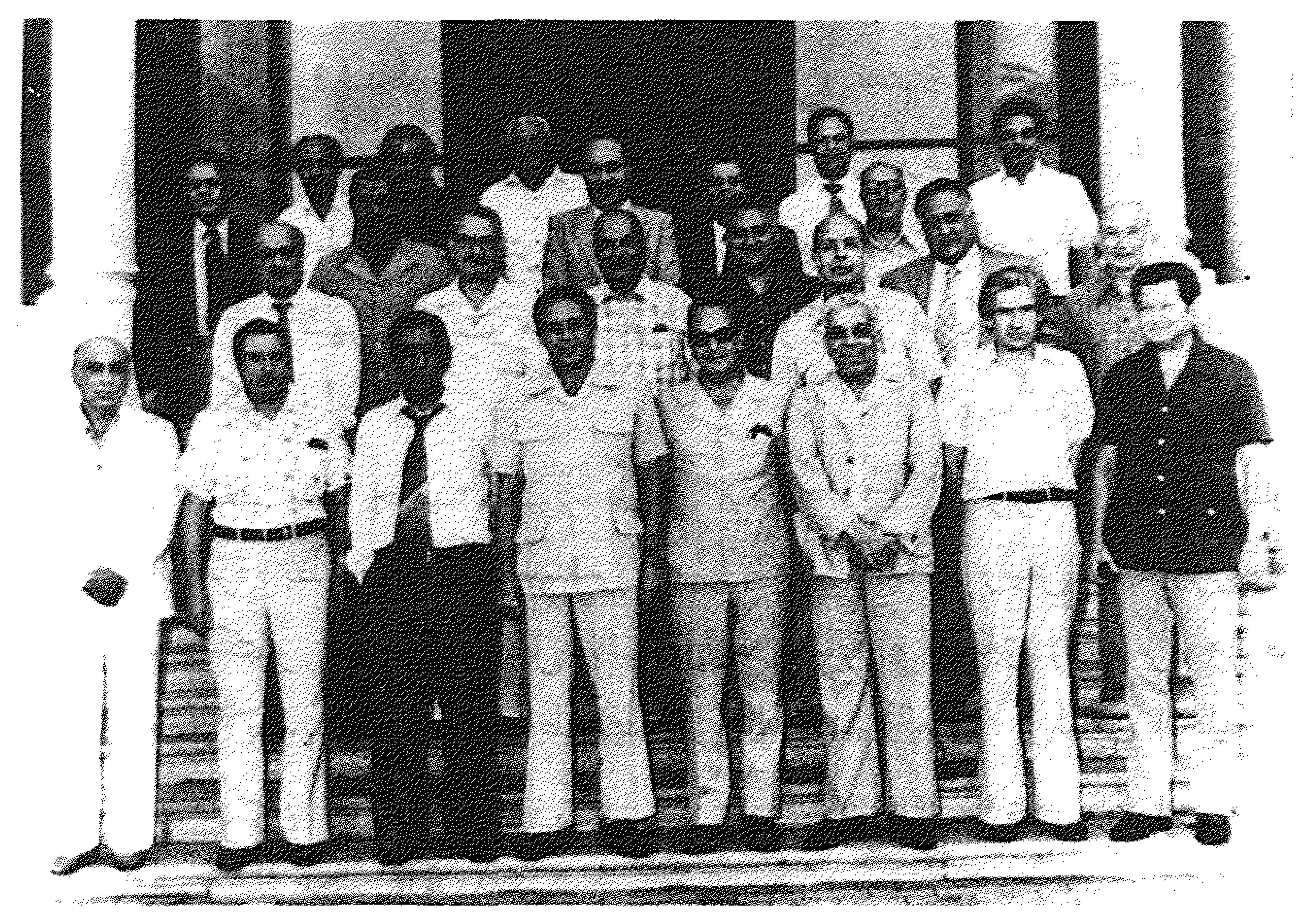
ومن مارس حتى أكتوبر عام ١٩٧٣ كان الرئيس السادات يقرأ تقريرًا أسبوعيًّا عن موقف البترول المصرى يبين حركة البترول من المخزون الاستراتيجى ، والتوسع فى زيادة مستودعات البترول المنتشرة فى جميع المحافظات والإنتاج ، والاستهلاك ، وما تصدره مصر من المنتجات البترولية وما تستورده وخاصة بالنسبة لبنزين الطائرات والبوتاجاز الذى نستورد منه ٨٠٪ من احتياجاتها .

وفى مايو ١٩٧٣ زار الملك فيصل عاهل السعودية القاهرة ، وخلال هذه الزيارة جرى بينه وبين الرئيس السادات حديث طويل عن المعركة .

يومها سأل الرئيس السادات الملك فيصل عن استعمال سلاح البترول فى المعركة فأجاب الملك فيصل :

– « إذا دخلتم المعركة فنحن معكم » .

وفى أواخر أغسطس قام الرئيس السادات بزيارة قصيرة للسعودية – ٣٦ ساعة – حرص الرئيس السادات على أن يزور كل الملوك والرؤساء العرب ، وخصص الرئيس السادات يوم ٧ سبتمبر بالذات



قيادات البترول فى السبعينيات يتوسطهم أحمد هلال وفى الصورة الكيميائى عبد الهادى قنديل والدكتور حمدى البنبى والمهندس رمزى الليثى

للاجتماع بقادة الدول العربية المنتجة للبترول .. الملك فيصل عاهل السعودية ، والأمير صباح سالم الصباح أمير الكويت ، والشيخ زايد بن سلطان آل نهيان رئيس دولة الإمارات ، والشيخ خليفة بن حمد آل ثان أمير قطر ، والشيخ عيسى بن سالم آل خليفة ولى عهد البحرين .

وعندما غادر الرئيس السادات الجزائر يوم ٨ سبتمبر ١٩٧٣ عائدًا إلى القاهرة كان الموضوع الرئيسى لكل تصريحاته .. اللقاءات التى عقدها وذلك دون أن يكشف الستار عما جرى .

.. والحقيقة أن البترول كان أهم موضوعات البحث .. قبل المعركة بأقل من شهر وكانت مصر تعرف .. وكانت أمريكا وإسرائيل ممتلئتين بالشكوك !

بعد بدء حرب أكتوبر بأربعة أيام – ١٠ أكتوبر – غادر مطار القاهرة بطائرة خاصة المهندس/ سيد مرعى مساعد رئيس الجمهورية ، والدكتور مصطفى خليل نائب رئيس الوزراء السابق (رئيس وزراء مصر بعد ذلك) – فى طريقهما إلى العواصم العربية .. لدول الخليج .

وكان الهدف من هذه الرحلة .. هو أن الوقت قد حان ليستعمل العرب سلاح البترول .

وتوجه المهندس سيد مرعى والدكتور مصطفى خليل إلى لقاء الملك فيصل فى القصر الملكى .

وقد حضر الاجتماع الأمير فهد بن عبد العزيز والأمير سلطان ، والأمير فؤاد والدكتور رشاد فرعون .

وبدأ الملك فيصل الحديث بأن طلب شرحًا وافيًا للموقف

العسكرى ، وتكلم سيد مرعى عن العبور والمعارك .. وعندما انتهى كان الإعجاب واضحًا على وجه الملك فيصل . وكان دعاؤه بالنصر .

وقال الملك فيصل :

« كل ما تملكه السعودية تحت تصرف مصر وسوريا » .

.. وكان حديثًا عسكريًا طويلاً .. أسفر عن مساعدات عسكرية لمصر ، وانتقل الحديث إلى موضوع البترول فأثير اقتراحان : قطع البترول كلية أو تخفيض إنتاجه .

وشرح الدكتور مصطفى خليل بالأرقام ما يترتب على قطع البترول وتكلم سيد مرعى فقال :

« إن الرئيس السادات يرى تخفيض إنتاج البترول ، وليس قطع البترول وأنه يترك للدولة العربية أن تحدد نسبة التخفيض المقترحة .

وتكلم الملك فيصل فقال : إنه كتب للرئيس الأمريكى نيكسون – قبل ٦ أكتوبر – ليبين له خطورة الموقف ، وأن علاقات الولايات المتحدة بالعرب تتأثر بموقف أمريكا بالنسبة لإسرائيل .

وقال العاهل السعودى : إنه استدعى السفير الأمريكى أكثر من مرة وأبلغه رسميًا وبصراحة تامة أن العلاقات السعودية الأمريكية لابد أن تتأثر إذا استمرت إسرائيل فى احتلالها للأراضى العربية .

وقال الملك :

« نحن مستعدون وجاهزون للإجراء الذى ترونه بالنسبة للبترول .. وإن كان الأمر يحتاج إلى إجراء يتخذ على مستوى الدول العربية المنتجة كلها ليكون تأثيره أقوى » .

في الكويت التقى سيد مرعى ومصطفى خليل بأمير الكويت صباح السالم الصباح ، وحضر الاجتماع الشيخ صباح الأحمد وزير الخارجية .

وتكرر في الكويت ما حدث في السعودية واختتم أمير الكويت اللقاء قائلاً :

« نحن معكم ومع السعودية في أى إجراء يتخذ » .

وفي أبي ظبي التقى سيد مرعى ومصطفى خليل بالشيخ زايد بن سلطان آل نهيان رئيس دولة الإمارات .

وتكرر في أبي ظبي ما حدث في السعودية ، والكويت واختتم الشيخ زايد اللقاء قائلاً :

« أحب أن ألخص لكم موقفنا في كلمتين .. أنا بدوى قادم من خيمة في قلب الصحراء .. ومستعد للعودة إليها فورًا .. وكل ما تملكه أبي ظبي من البترول هو لكم .. وللمعركة .. حددوا ما تريدون ونحن ننفذ » .

وفي البحرين التقى سيد مرعى بأمير البحرين الشيخ عيسى بن سليمان آل خليفة ولى عهد الشيخ حمد بن عيسى ، وسمع سيد مرعى من نفس الجواب ونفس الحماس .. نفس التأكيدات بأن للبترول العربى دورًا في المعركة .

وعاد سيد مرعى إلى القاهرة يحمل إلى الرئيس السادات موافقة الدول العربية على مبدأ تخفيض إنتاج البترول .. وبقى أن تحدد نسبة التخفيض .

وكان وزراء الخارجية العرب ، الذين اجتمعوا في الأمم المتحدة قد قرروا إيفاد أربعة منهم وهم عمر السقاف وزير الخارجية السعودى ،

وصباح الأحمد الجابر وزير الخارجية الكويتى ، والطيب بن هيمة وزير الخارجية المغربى ، وعبد العزيز بوتفليقه وزير الخارجية الجزائرى للقاء الرئيس الأمريكى نيكسون وإبلاغه بضرورة اتخاذ موقف أمريكى آخر .

وكان موعد لقاء الوزراء الأربعة بالرئيس نيكسون هو نفس الموعد المحدد لاجتماع وزراء البترول العرب فى الكويت يوم ١٧ أكتوبر .

حرب الأسعار :

لم تبدأ الدول العربية فى حرب البترول بخفض الإنتاج .. بل بدأت بخطوة أخرى .. وهى حرب الأسعار .

لم يصدر قرار خفض الإنتاج فجأة .. بل سبقه قرار آخر صدر قبل ذلك بساعات وعلى وجه التحديد فى الثانية والربع من صباح يوم ١٧ أكتوبر ١٩٧٣ .. فى نفس المدينة الكويت .

فى يوم الثلاثاء ١٦ أكتوبر سنة ١٩٧٣ اجتمعت ٦ دول الخليج العربى المصدرة للبترول فى مدينة الكويت ، وأصدرت أخطر قرار اتخذته الدول المصدرة للبترول منذ وجد البترول فى المنطقة وهو أن :

أولا : دول البترول تستطيع وحدها دون التفاوض مع شركات البترول أن ترفع سعر البترول من جانب واحد ، من جانب الدول المنتجة وحدها .

وهذا القرار يتنافى مع اتفاقية طهران التى التزم الجميع باحترامها لمدة ٥ سنوات من ناحية .. ويتعارض أيضًا مع القواعد التى يجرى عليها العمل منذ اكتشاف البترول .

ثانيًا : زيادة سعر البترول بنسبة تصل إلى ٧٠٪ من السعر ، فالقرار الأول قرر مبدأ والقرار الثانى هو تنفيذ المبدأ وبذلك ارتفع سعر بترول السعودية من ٣,٠١١ دولارات للبرميل وأصبح ٥,١١٩ .

وبترول العراق من ٤,٢٤٣ إلى ٧,٢١٣ دولار للبرميل

بترول ليبيا من ٤,٦٠٤ إلى ٨,٩٢٥ دولار للبرميل

رفع سعر البترول دولارًا واحدًا فى البرميل يعنى أن تدفع الدول الأوربية والولايات المتحدة واليابان ١٠ بلايين من الدولارات زيادة على ما تدفعه .

ورفع السعر يكلف بريطانيا وحدها ٤٠٠ مليون جنيه إسترلينى زيادة على وارداتها ، والكويت تربح من هذا القرار ١٣٤٠ مليون دولار .

ونشرت الصحف الأمريكية والأوربية أن ما جرى يوم الثلاثاء ١٦ أكتوبر يعتبر أكبر رفع لأسعار البترول ، لم يحدث من قبل فى تاريخ صناعة البترول خلال ١٠ سنوات من إنشاء منظمة الدول المصدرة للبترول « الأوبيك » من عام ١٩٦٠ حتى عام ١٩٧٠ . ولم تستطع هذه المنظمة زيادة سعر البترول إلا ٢٥٪ فقط فى البرميل . وفى يوم واحد ارتفع سعر البترول بنسبة ٧٠٪ .

وخضعت شركات البترول لهذا القرار .

لقد انتهى مؤتمر دول الخليج الست برفع سعر البترول بنسبة ٧٠٪ من الساعة الثانية والرابعة من صباح الأربعاء ١٧ أكتوبر وقبل ظهر اليوم نفسه – الأربعاء ١٧ أكتوبر كان وزراء البترول العرب يجتمعون للنظر فى استخدام سلاح البترول فى المعركة .

بدء حرب البترول :

فى الساعة الحادية عشرة من مساء الاثنين ١٥ أكتوبر استقبل الرئيس محمد أنور السادات المهندس/ أحمد هلال وزير البترول قبل أن يسافر فى الصباح التالى إلى السعودية ، ومنها إلى الكويت يحمل وجهة نظر مصر النهائية بالنسبة لسلاح البترول .. فقد أمنت مصر حاجتها من البترول .. وبقى أن تجعل العالم كله يحس بأهمية البترول .

الاجتماع الأول لوزراء البترول العرب :

وصل إلى الكويت قبل موعد الاجتماع كل وزراء البترول العرب - ١٠ وزراء - حضروا الجلسة الطارئة للمجلس الوزارى لمنظمة الدول العربية المصدرة للبترول يوم الأربعاء ١٧ أكتوبر .

السعودية	أحمد زكى اليمانى
والكويت	عبد الرحمن العتيقى
والعراق	الدكتور سعدون حمادى
ودولة الإمارات	مانع بن سعيد العتيبة
ومصر	أحمد عز الدين هلال
وقطر	عبد العزيز بن خليفة آل ثان
والبحرين	يوسف الشبراوى
وليبيا	عز الدين مبروك
وسوريا	جبر الكفرى
والجزائر	بلعيد عبد السلام رئيس الدورة ورئيس الاجتماع

كان موقف مصر واضحًا .. وكان واقعيًا عبر عنه المهندس/ أحمد هلال وزير البترول المصرى الذى كان أول من تحدث فى الاجتماع .

وكما جاء من محاضر الاجتماعات .

قال المهندس/ أحمد هلال :

– إن من الضرورى فى هذه المرحلة على الأقل المحافظة على الامكانيات المالية العربية . ومن ثم فإن قرار مثل القطع الكلى ، أو التأميم من شأنه أن يعطى الأطراف الأخرى مبررا لتجميد الأموال العربية .

واختتم وزير البترول المصرى كلمته قائلاً :

– من الضرورى أيضًا فى هذه المرحلة أن نتجنب – قدر الإمكان – استعداء الأطراف الأخرى فى المجتمع الدولى علينا ، وفى الوقت نفسه نحاول دفع الدول الصناعية الكبرى إلى الضغط على الولايات المتحدة وإسرائيل ، وأن نجعل الوقت فى غير صالح إسرائيل .

إن هدفنا هو الوصول إلى قرار ينفذ فورًا ويكون له تأثير محسوس يتصاعد بمرور الوقت .

إننا نريد خفضًا متدرجًا فى معدلات الإنتاج العربى بحيث يكون فى مرحلته الأولى موجهًا للولايات المتحدة ، ثم يتسع نطاق تأثيره بعد ذلك ليشمل بقية مناطق العالم .

ونريد فى نفس الوقت إغراء الدول التى تلتزم بالحياد من الصراع الدائر لتغيير مواقفها لصالح قضيتنا .

وقدم المهندس أحمد هلال ، شكر مصر لوزير البترول والمالية الكويتى عبد الرحمن العتيقى لمبادرته بالدعوة لعقد الاجتماع قبل أن تطلبه مصر .

بعد ذلك تحدث الدكتور سعدون حمادى وزير البترول العراقى ، فأعلن أن العراق أمم حصتين لشركتين أمريكية وهولندية فى شركة بترول البصرة .. واقترح :

١ - تأميم جميع مصالح البترول الأمريكية فى العالم العربى .

٢ - سحب الأرصدة العربية من الولايات المتحدة .

٣ - قطع العلاقات السياسية مع الولايات المتحدة .

تلاه عز الدين المبروك وزير البترول الليبى فقدم الاقتراحات التالية :

١ - حرمان الولايات المتحدة من البترول والغاز الطبيعى العربى ومشتقاته فورًا .

٢ - تخفيض إنتاج البترول العربى بنسبة ما يصدر منه إلى الولايات المتحدة والسعى لإقناع إيران ونيجيريا وفنزويلا بعدم تعويض الولايات المتحدة عن النقص فى إمدادها .

٣ - سحب الأرصدة العربية من الولايات المتحدة على أن يتولى الماليون العرب بحث طريقة استخدام الأرصدة فى أوربا للإضرار بمركز الولايات المتحدة .

ودارت مناقشات حول إنتاج البترول فعرضت الحقائق التالية :

* السعودية إنتاجها السنوى ٣٥٥ مليون طن .
* إيران ٢٨٩ مليون طن .

* الكويت ١٣٧ مليون طن . * ليبيا ١٠٩ مليون طن .
* العراق ٩٠ مليون طن . * دولة الإمارات٦٤مليون طن .
* الجزائر ٥١ مليون طن . * قطر ٢٨ مليون طن .
* عمان ١٤ مليون طن . * دبى ١١ مليون طن .

وأعلن مانع العتيبة وزير البترول فى دولة الإمارات ، أنه يوافق على فكرة خفض الإنتاج رغم عدم وجود احتياطى نقدى لدى دولة الإمارات ، ورفض فكرة التأميم رغم ضآلة المصالح الأمريكية فى أبى ظبى .

وعند استئناف جلسة المساء تخلف الدكتور سعدون حمادى وزير البترول العراقى الذى سبق أن هدد بالانسحاب .

وفى جلسة المساء وافق باقى الحاضرين بالإجماع على القرار التالى :

« اجتمع وزراء البترول العرب فى الدول الأعضاء فى منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول فى مدينة الكويت بتاريخ ٢١ رمضان ١٣٩٣ هجرية الموافق ١٧ أكتوبر ١٩٧٣ ميلادية ، لدراسة استخدام النفط فى المعركة الدائرة حاليًا بين العرب وإسرائيل .

وبعد تدارس الأمر من جميع جوانبه قرروا ما يلى :

– أن يتناقص الإنتاج البترولى لكل دولة عربية مصدرة للبترول فورًا بنسبة شهرية متكررة لا تقل عن ٥٪ ابتداء من الشهر الأول من رقم الإنتاج الفعلى لشهر سبتمبر ، ثم تبدأ من الشهور التالية منسوبة إلى رقم الإنتاج المخفض لكل دولة على حدة إلى الحد الذى لا يسمح معه اقتصاديًا بمزيد من التخفيض دون إخلال بواجباتها المحلية والعربية .

ومع ذلك فإن الدول التى تساند العرب مساندة عملية فعالة أو تتخذ إجراءات هامة ضد إسرائيل لحملها على الانسحاب ، فإنها لن تضار من تخفيض الإنتاج وسوف يستمر تزويدها بالبترول كما كان قبل التخفيض .

وعلى الرغم من أن نسبة التخفيض من الإنتاج واحدة لكل دولة فإن ما ينال الدول المستهلكة المختلفة منها ، قد يتزايد بمدى مقاطعتها وتعاونها مع العدو الإسرائيلى » .

وكان هذا هو القرار العلنى الذى أذاعه مؤتمر الكويت .

ولكن تضمن القرار توصية سرية هذا نصها :

« يوصى المجتمعون الدول المنفذة لهذا القرار ، أن تنال الولايات المتحدة الأمريكية أكبر تخفيض وذلك حسب استيرادها من كل دولة على حدة من البترول الخام ومشتقاته والمواد الهايدروكاربونية ونسبة ما تستورده مقارنة بنسبة التخفيض ، ويوصون بأن يؤدى ذلك إلى قطع إمدادات أمريكا بالبترول من كل دولة على حدة منفذة لهذا القرار .

واتفق على أن تتولى الكويت والسعودية الاتصال بإيران وفنزويلا – من باب التعاون المطلوب لعدم زيادة إنتاجهما فى الوقت الحاضر ، أن كان معروفا للمؤتمر أن زيادة الإنتاج فى إيران وفنزويلا لن تعوض الخفض من الإنتاج العربى بأى حال من الأحوال .

واتفق على أن تتصل ليبيا بنيجيريا لنفس السبب .

واتفق على أن تقوم كل دولة بالاتصال بالدول الصناعية الكبرى

لشرح الموضوع وللضغط عليها للحصول على تأييدها الدولى فى حرب الشرق الأوسط .

وأقرت الدول العربية فورًا التوصية الخاصة بمنع البترول عن أمريكا .

وكان العرب فى ذلك اليوم – ١٧ أكتوبر ١٩٧٣ – وبقرار الـ٥٪ أغنى أغنياء العالم بهذه المادة الأولية يعطونها أو يمنعونها على أساس المعركة موقف كل دولة منها .

الدول العربية تنتج حوالى ٢٠ مليون برميل من البترول يوميًّا .. وتخفيض ٥٪ يعنى تخفيض الإنتاج بمعدل مليون برميل كل يوم .

وقد توقفت صادرات البترول العراقى لقيام إسرائيل بضرب مرافق الشحن فى بانياس بسوريا ، وبذلك توقف تصدير ثلث البترول العراقى ، وتوقف الإنتاج السورى كله .. فخسر العرب أيضًا نحو مليون برميل كل يوم . ومن هنا أصبح النقص فى إنتاج البترول العربى ٢ مليون برميل يوميًّا .

قطع البترول عن أمريكا :

بعد صدور قرار الكويت بساعات ..

نشرت صحف الكويت فى الصباح قرار المؤتمر ، وقرار دولة الإمارات .

وفى اليوم التالى لصدور قرار مؤتمر الكويت – أى الخميس ١٨ أكتوبر – أعلنت المملكة العربية السعودية أنها قررت تخفيض إنتاجها من البترول بنسبة ١٠٪ وليس بنسبة ٥٪ فقط كما تقرر فى

الكويت ، وأن التخفيض سيستمر بعد ذلك بنسبة ٥٪ كل شهر طبقًا لقرار المؤتمر .

وفى يوم الجمعة ١٩ أكتوبر أعلنت ليبيا منع تصدير بترولها للولايات المتحدة الأمريكية .

وليبيا تنتج ٢,٤٠٠,٠٠٠ برميل كل يوم .. فإذا خفضت الإنتاج ٥٪ فإنها ستخفض ١٢٠ ألف برميل كل يوم .. ولكن ليبيا تصدر ٢٠٠ ألف برميل للولايات المتحدة أى ما يعادل ١١٪ تقريبًا من مجموع إنتاجها .

وقررت ليبيا فى نفس اليوم رفع سعر بترولها بنسبة أعلى مما قررته دول الخليج الست .

رفعت ليبيا سعر بترولها من ٤,٦٠٤ دولارات للبرميل إلى ٨,٩٢٥ دولارات .

وأصدرت قطر قرارا بزيادة نسبة التخفيض إلى ١٠٪ بدلا من ٥٪ وهكذا أخذت حرب البترول تتصاعد .

ولكن فى واشنطن حملت الأنباء تطورًا جعل الحرب البترولية تمضى إلى غايتها أو على حد تعبير المسئولين الفرنسيين .. تمضى إلى ما يشبه الكارثة بالنسبة لجميع الدول الصناعية .

فى نفس اليوم .. الجمعة ١٩ أكتوبر طلب الرئيس الأمريكى من الكونجرس اعتماد مبلغ ٢,٢ بليون دولار لمساعدة إسرائيل .

وأضاف وزير الدفاع الأمريكى إلى هذا الاعتماد تصريحًا يقول : إن المساعدات الأمريكية لن تقف عند حد .

وبذلك أسدل الستار نهائيًّا على سياسة الحكمة والتروى ومحاولة كسب الولايات المتحدة إلى سياسة الاعتدال ، أو عدم الانحياز لإسرائيل وتحييدها فى الحرب الدائرة فى سيناء والجولان .

ولم يتردد العرب فى اختيار الطريق .

بعد أسبوعين من بداية حرب أكتوبر ..

فى صباح السبت ٢٠ أكتوبر استدعى محمد بن مبارك الخليفة وزير خارجية البحرين سفير الولايات المتحدة ، وابلغه قرار حكومة البحرين بالغاء التسهيلات التى تمنحها البحرين للأسطول الأمريكى .

فاحتج السفير الأمريكى وقال : إن هذا مناقض للمعاهدة والاتفاق المعقود بين البحرين والولايات المتحدة الأمريكية .

ولم يعبأ أمير البحرين بهذا التهديد المستمر .

جمع الأمير مجلس الوزراء ليقرر إلغاء الاتفاقية والمعاهدة ذاتها !

إن البحرين فى نفس اليوم - ٢٠ أكتوبر - تنضم للدول العربية الأخرى المصدرة للبترول وتقرر تخفيض الانتاج بنسبة ٥٪

ولكن الضربة الكبرى تجىء من السعودية ومن الجزائر مساء السبت أعلنت السعودية أنها أوقفت تصدير البترول للولايات المتحدة الأمريكية .

وقال البيان السعودى : إن السبب فى ذلك « ازدياد الدعم العسكرى الأمريكى لإسرائيل .. والسعودية تعتبر ثالث أكبر مصدر للبترول إلى الولايات المتحدة بعد كندا وفنزويلا .

والسعودية وحدها تصدر إلى الولايات المتحدة نحو مليون برميل كل يوم .. وهذا يعادل نحو ١١٪ تقريبًا من الإنتاج السعودى .

وأعلنت الجزائر قطع بترولها عن الولايات المتحدة .

والجزائر تنتج يوميًا ١,١٠٠,٠٠٠ برميل تصدر منها ١٣٢ ألف برميل للولايات المتحدة .

وكانت هذه لطمة أخرى ..

ولكن الجزائر اتخذت قرارًا خطيرًا آخر .

وأعلنت الجزائر – منع استخدام بترولها فى تموين السوق الهولندية أثر الموقف الصريح الذى أعلنه وزير خارجية هولندا ضد العرب .

وطلب الجزائر من الدول العربية الأخرى أن تحذو حذوها .

ورأت الجزائر ألا تتخذ موقفًا سلبيًّا إزاء هولندا فقررت مقاطعتها بتروليًّا طبقًا لقرار الكويت الخاص بحرمان الدول التى تساعد المعتدين الصهاينة – من البترول العربى .

وتعتبر الأيام التى تلت قرار مؤتمر الكويت ، من أروع أيام التضامن العربى كان السلاح الأمريكى يتدفق إلى سيناء نفسها لتعزيز جيش إسرائيل داخل ميدان القتال ..

وكانت الثغرة ، أو الجيب فى الضفة الغربية لقناة السويس ..

ولكن مصر كانت تقاتل ببسالة رغم هذا كله ..

وكان العرب يقاتلون مع مصر وسوريا بسلاح البترول ..

وفى كل ساعة كانت دولة عربية أخرى تنضم إلى حرب البترول بزيادة التخفيض أو بمنع البترول عن الولايات المتحدة .

وفى يوم الأحد ٢١ أكتوبر كانت كل الدول العربية قد أوقفت تصدير بترولها إلى الولايات المتحدة الأمريكية بانضمام الكويت ودبى إلى الدول التى قررت مقاطعة أمريكا .

وأعلنت الكويت خفض إنتاجها بنسبة ١٠٪ .

وقرر مجلس وزراء الكويت أن يترك لعبد الرحمن العتيقى وزير المالية والبترول تحديد الدول المتحالفة مع إسرائيل ليشملها الحظر .

وتفسير ذلك أن الكويت مستعدة لتضيف دولاً أخرى إلى حركة المقاطعة .

وقالت الكويت : إنها لن تصدر بترولها إلى كندا ..

وكندا تستورد ٧٧٠ الف برميل يوميًا ، وتصدر مليون برميل للولايات المتحدة والفرق تعوضه من إنتاجها المحلى .

ورغم أن العراق لم تقرر الانضمام إلى الدول التى خفضت الإنتاج ، أو حظرت التصدير لأمريكا إلا أن ثلث بترول العراق كان موقوفًا تصديره بسبب ضرب موانى الشحن فى سوريا ، فأعلن العراق تأميم حصة هولندا فى شركة البصرة ، وهولندا كانت تملك ٦٠٪ من أسهم هذه الشركة .. كما أعلن العراق تأميم حصة أمريكا فى الشركة نفسها .

وعبر الشيخ زايد حاكم دولة الإمارات عن صورة العرب الجديدة فقال :

الحظر لأمريكا إجراء صغير ونحن قادرون على اتخاذ مزيد من الاجراءات لضرب المصالح الأمريكية .

وأوقفت عمان تصدير بترولها إلى الولايات المتحدة وإلى هولندا أيضًا .

أوقف إطلاق النار يوم ٢٣ أكتوبر ..

ولكن استمرت حرب البترول ولم تتوقف ..

ووقف جوب دين أويل رئيس وزراء هولندا ، يعلن فى البرلمان أن سبع دول عربية هى : السعودية والعراق والكويت والجزائر وقطر ودولة الإمارات وعمان ، قد أوقفت تصدير البترول إلى هولندا .. فقد استجابت الدول العربية السبع لمبادرة الجزائر وأوقفت الجزائر أيضًا شحن الغاز الطبيعى لهولندا .

وقال رئيس وزراء هولندا : إن بلاده تستورد ٦٨ مليون طن سنويًا منها ٤٠,٧ مليونًا من العرب .

وألمانيا الاتحادية أعلنت أنها أوقفت شحن الأسلحة الأمريكية لإسرائيل عبر الأراضى والموانى الألمانية .

وفى الولايات المتحدة أصيب الجميع . بالذهول .

لقد استقبلوا قرار خفض الإنتاج بنسبة ٥٪ بدهشة .. على حد تعبيرهم .

ولكن أن يخفض الإنتاج بنسبة ١٠٪ وأن يحظر تصدير البترول العربى تمامًا لأمريكا فإن هذا يحول الدهشة إلى شىء آخر !!

وقد عبر عن الانفعال الأمريكى ورد الفعل الأمريكى للموقف العربى أن مجلس النواب الأمريكى ، وافق فورًا على مشروع قديم يطالب الرئيس الأمريكى نيكسون بتوزيع البترول بالبطاقات .

وقال المسئولون فى وزارة الداخلية الأمريكية : إن المشكلة الأساسية ليست فى توفير الاحتياجات الراهنة من البترول فحسب ، بل المشكلة الكبرى أن الدول العربية تملك الموارد البترولية اللازمة لسد احتياجات أمريكا فى المستقبل .

وخسرت الولايات المتحدة بهذه القرارات مليون برميل يوميًّا كانت تستوردها من العالم العربى مباشرة ، و٦٠٠ ألف برميل من المنتجات البترولية تستوردها من العرب بطريق غير مباشر عن طريق أوربا وغيرها .

وبعبارة أخرى خسرت أمريكا ٦٪ من استهلاكها اليومى من البترول والذى يبلغ ١٧ مليون برميل ، تنتج منها أمريكا نحو ١٣ مليونًا وتستورد الباقى ، وثبت بعد ذلك أن خسارة أمريكا من البترول العربى تصل إلى ١٠٪ بل و١٢٪ أيضًا .

أراد العرب بخفض الـ ٥٪ أن يكون الأمر مجرد إنذار وتحذير ..

ولكن مع مقاطعة الولايات المتحدة ، ومقاطعة هولندا وزيادة نسبة التخفيض إلى ١٠٪ بين عدة دول .. فأصبحت صورة الموقف البترولى مختلفة تمامًا .. لم تتوقعها أمريكا ولم يدرك أبعادها العالم ..

ففى ١٨ أكتوبر كان كل ما قاله المسئولون الأمريكيون تعليقًا على قرار مؤتمر الكويت :

« هذا شر لابد منه » !

وبعد أسبوع كانوا يقولون :

– هذه كارثة ..

فإن أزمة البترول تركت بصماتها فوق كل بيت فى العالم .

الاجتماع الثانى لوزراء بترول العرب :

بعد أسبوعين من صدور قرار تخفيض إنتاج البترول العربى بنسبة ٥٪ أصدر الوزراء القرار التالى :

عقد وزراء البترول العرب اجتماعًا يوم الأحد ٤ نوفمبر بمدينة الكويت لتدارس تنفيذ القرار الذى اتخذوه فى اجتماعهم الأول المنعقد فى ١٧ أكتوبر ١٩٧٣ بمدينة الكويت وتقيم نتائج تطبيقه فى الفترة السابقة .

ورغبة منهم فى إيضاح بعض النقاط الواردة فيه ، واستكمال بعض الجوانب المتعلقة بتطبيقه قرروا ما يلى :

أولاً :

(أ) أن يحظر تصدير البترول الخام والمنتجات البترولية ، وسائر المواد الهديزوكربونية الأخرى إلى الولايات المتحدة الأمريكية وإلى هولندا سواء أكان ذلك بطريقة مباشرة أم غير مباشرة ، وأن يخفض من إنتاج كل بلد الكمية المقابلة .

(ب) أن يكون تخفيض الإنتاج فورًا بنسبة ٢٥٪ من متوسط إنتاج شهر سبتمبر ١٩٧٣ لكل دولة عربية على حدة ، بما فى ذلك نسبة معدل التخفيض الناجم عن الفقرة (أ) .

(جـ) أن تخفيض الإنتاج لكل بلد فى شهر ديسمبر بنسبة ٥٪ من معدل إنتاج شهر نوفمبر ١٩٧٣ تنفيذًا للقرار السابق .

ثانيًا : أن توجه شركات البترول العاملة فى الدول العربية المنتجة إلى تطبيق قرار التخفيض بطريقة متكافئة بين الدول المستهلكة غير المقاطعة ، وأن تحذر من عواقب التمييز ضد الدول الصديقة على الأخرى .

ثالثًا : التوصية بأن يوكل إلى وزراء الخارجية فى الدول العربية المنتجة المنفذة لهذا القرار أمر تحديد معايير تعريف البلدان الصديقة ووضع قائمة بها ، مع مراعاة المواقف الإيجابية الأخيرة التى اتخذتها الدول الأفريقية ، والدول الإسلامية الصديقة وذلك بالدرجة الأولى ، ومراعاة مواقف البلدان الاشتراكية بالنسبة للدول التى تتعامل معها .

رابعًا : تشكل لجنة مكونة من ممثلين عن المملكة العربية السعودية والجزائر وليبيا والكويت لمتابعة تنفيذ هذه القرارات وخاصة المتعلقة منها بالتخفيض وحظر التصدير .

خامسًا : تكليف بلعيد عبد السلام وزير الصناعة والطاقة فى الجمهورية الجزائرية ، وأحمد زكى يمانى وزير البترول والثروة المعدنية فى المملكة العربية السعودية بالقيام بجولة عبر العواصم الغربية لشرح وجهة نظر الدول المنتجة والموقف الذى اتخذته فى ميدان البترول .

وكما قرر وزراء البترول العرب المجتمعون أن يعقدوا اجتماعات فى المستقبل حسب الحاجة لمتابعة تنفيذ هذا القرار .

وكانت أمام وزراء البترول العرب – قبل أن يغادروا الكويت صورة عن تأثير القرار الجديد برفع قيمة الخفض إلى ٢٥٪ بالنسبة لكل الدول .

* الولايات المتحدة ، الكمية المقطوعة عنها توازى ٣٥٪ من وارداتها و١٣,٦ ٪ من إجمالى الاستهلاك .

وبحلول فصل الشتاء من المتوقع أن يرتفع الطلب بحوالى ١٠٪ .

ومن المتوقع أيضًا زيادة الطلب الأمريكى على البترول فى يناير بنسبة تصل إلى ٧٪ ، كانت الولايات المتحدة تأمل فى الحصول عليها من بترول الخليج .

وعلى ذلك فإن العجز الحقيقى فى إمدادات الولايات المتحدة سيرتفع إلى مالا يقل عن ٣ ملايين برميل يوميًا أى ١٨٪ من حجم الاستهلاك على الأقل ، وهى نسبة لا يمكن التهوين من شأنها بالنسبة لدولة صناعية كبرى .

* أوربا الغربية : الكمية المقطوعة عنها توازى ٢٥٪ من وارداتها طبقًا لمعدلات ١٩٧٣ ، وحوالى ٣٣٪ من استهلاكها وستتزايد النسبة مع زيادة الاستهلاك وتخفيض الإنتاج .

* اليابان : تستهلك ٥,٢٠٠,٠٠٠ برميل كل يوم ترتفع إلى ٥,٨٠٠,٠٠٠ برميل فى الشتاء ، تستورد منها ٢,٤٠٠,٠٠٠ برميل من الدول العربية وعلى ذلك فإن اليابان ستعانى فى أول ديسمبر نقصًا يصل إلى ٧٠٠ الف برميل كل يوم .

ولكن بقيت نقطتان :

الأولى : أن القرار نص على أن تحصل الدول الصديقة على حصتها كاملة من البترول العربى دون زيادة الإنتاج ، ومعنى ذلك أن الدول

المعادية والمحايدة ستقل وارداتها كثيرًا عن نسبة الـ ٢٥٪ مما سيضطرها إلى اتخاذ مواقف إيجابية أكثر تحديًا ووضوحًا إلى جانب الحق العربى .

الثانية : أن اجتماع الكويت عقد بعد وقف إطلاق النار .. وقبل ساعات من بداية رحلة كيسنجر الأولى إلى شمال افريقيا والشرق الأوسط مما يعطى للعالم كله ، وبالذات الولايات المتحدة ، تأكيدًا بأن الدول العربية المصدرة للبترول تقف كتلة واحدة من معركة المصير .

موقف دول أوربا :

ولقد ظهر أول رد فعل لقرار الكويت فى بروكسل بعد ٤٨ ساعة فقط من صدور القرار .

اجتمع فى بروكسل وزراء خارجية دول السوق الأوربية التسع وهى بريطانيا وفرنسا ، وألمانيا الاتحادية – الغربية – وإيطاليا ، وهولندا ، وبلجيكا ، والدنمارك ، وإيرلندا . ولوكسمبرج لبحث الموقف .

وقد وافقت الحكومات التسع على ما يلى :

* عدم جواز الاستيلاء على أرض الغير بالقوة .
* ضرورة أن تضع إسرائيل نهاية لاحتلالها للأرض التى تحتفظ بها منذ عام ١٩٦٧ .
* احترام سيادة جميع دول المنطقة واستقلالها ووحدتها الأقليمية .
* مراعاة حقوق الفلسطينيين المشروعة .

.. وكانت هذه القرارات أول ما استمع إليه كيسنجر عند وصوله إلى القاهرة ..

لماذا هولندا ؟

أثار قرار الجزائر والدول العربية الست الأخرى التى تبعتها بوقف تصدير البترول إلى هولندا دويًا ضخمًا فى العالم كله .

لم تكن مقاطعة هولندا عملية صغيرة .. أو ردًا على موقف مساندة إسرائيل فحسب .. بل كانت خطوة بارعة .. ذكية .. محسوبة بدقة . موقف هولندا المؤيد لإسرائيل واضح من تصرفات كثيرة ..

بعد حرب ٦ أكتوبر أعلن وزير خارجية هولندا أن مصر وسوريا هما اللتان بدأتا الحرب ، ويجب أن يعودا إلى حدود ما قبل أكتوبر .

وفى اليوم الثالث للقتال نشرت صحف هولندا كلها بيانًا لكل زعماء الأحزاب السياسية ، يؤيد إسرائيل ويعلن أن مصر وسوريا خالفتا قرار مجلس الأمن الصادر عام ٦٧ بوقف إطلاق النار !

واستمرت هولندا تعلن تأييدها لإسرائيل حتى أنها – بعد ذلك – أرسلت شحنة من السيارات اللورى بسائقيها إلى إسرائيل .

وعندما أصدر مؤتمر الكويت قراره بخفض الإنتاج ، وأعلنت ٧ دول عربية وقف تصدير البترول لهولندا تحدث نائب وزير الاقتصاد الهولندى عن الدول العربية وموقفها من هولندا فبدأ الحديث عن الكويت قائلاً :

– إن الكويت تصدر لنا ٢٠٪ مما نحتاج إليه من البترول ، ولكننا نعيد تصدير ١٨٪ من هذه الكمية .. فحاجتنا إلى بترول الكويت قليلة .

قيل لنائب وزير الاقتصاد الهولندى :

– ولكن ماذا عن الدول العربية الأخرى .. لقد اتفقت !
قاطع الوزير محدثه الصحفى قائلاً :
– إن العرب لم يتفقوا أبدًا .

وهذا يفسر سر تصرفات هولندا واستهانتها بالعرب الذين لا يجمعون على رأى وسياسة وموقف !

وإذا كان ذلك هو موقف هولندا أثناء القتال بالنسبة لإسرائيل ، فإن سياسة هولندا قبل الحرب ارتبطت بإسرائيل تمامًا .. ودوامًا ..

والأطفال فى مدارس هولندا يتعلمون اسم دولة سابعة تضاف للقارات الست .. وهذه الدولة هى إسرائيل ! يحفظ الصغار اسمها كما يحفظون أسماء القارات العظمى ! ..

.. وهولندا هى التى رفضت تأييد أى قرار فى الأمم المتحدة بإدانة إسرائيل وهولندا هى التى هاجمت قرار مجلس الكنائس ضد إسرائيل .

وأخيرًا فإن هولندا هى التى استنكرت تصرف النمسا وقرارها بإغلاق معسكر « شونا » لتجميع اليهود المهاجرين من الاتحاد السوفيتى وعرضت إقامة معسكر بدلاً منه فى هولندا نفسها .

هذا هو موقف هولندا من إسرائيل .. ولكن لهولندا مواقف أخرى – التى دعت العرب – وربما أكثر من السياسة الموالية لإسرائيل .. لفرض الحظر البترولى عليها .

أن أوربا تستورد ١٤ مليون برميل من البترول كل يوم .

وميناء روتردام الهولندى هو أحد الأسواق الحرة الهامة .. أو الميناء

الكبير للتكرير فى أوربا .. وفيه تحدد أسعار البترول الحر .. أى **الذى** لا يخضع للسعر المعلن .. وميناء روتردام يستقبل يوميا ١٨,٥٪ من هذه الكمية أى ٢,٦٠٠,٠٠٠ برميل .

وفى ميناء روتردام توجد ٤ معامل تكرير ضخمة تقوم بتكرير البترول ودفعه فى خطى أنابيب إلى ألمانيا الاتحادية « الغربية » وإلى بلجيكا .

ومن روتردام تشحن الناقلات يوميًا بـ ٨٠ ألف برميل من البترول إلى بريطانيا ويشحن ٢٤ ألف برميل إلى الدنمارك .

و ١٠ آلاف برميل إلى السويد .

و ٨ آلاف برميل إلى فرنسا .

هذا بالنسبة للبترول الخام ..

أما المنتجات البترولية فإنها تصدر إلى ألمانيا ودول سكندينافيا وبلجيكا ولوكسمبرج والولايات المتحدة الأمريكية .

وفى روتردام يشتغل ٢٠ ألفا من العمال فى كل هذه الأعمال التى تقوم على التكرير .. وصناعة المواد البتركيماوية .

وقد أعلنت الدول العربية أنها لن تصدر البترول إلى روتردام سواء كان للاستهلاك فى هولندا ، أو ليعاد تصديره إلى باقى دول أوربا مما يؤدى إلى شلل ميناء روتردام .. وتوقف جانب كبير من الحياة الصناعية والتجارية فى هولندا .. وخسر الميناء إيراده من النشاط التجارى الذى يترتب على وصول البترول إلى الميناء !

وباختصار ؛ هولندا تستورد ٢,٦٠٠,٠٠٠ برميل تحصل منها

لاستهلاكها على ٦٠٠ ألف برميل وتصدر الباقى – ٢ مليون برميل – كل يوم ، منها ١,٢٠٠,٠٠٠ للدول المتقدمة و ٨٠٠ ألف برميل بعد تكريره أو تصنيعه .

ودور البترول العربى فى تشغيل ميناء روتردام واضح .. وحيوى وأساسى ..

ووقف تصدير البترول العربى إلى هولندا يؤدى إلى تعطيل ٧٢٪ من معامل تكريرها التى يمكنها تكرير نحو ٢ مليون برميل يوميًّا .. وينخفض الميزان التجارى الهولندى نتيجة توقف صادرات البترول المكررة ، وتفقد هولندا ما تجنيه كدولة تمر بها كميات كبيرة من الخام عبر خطى الأنابيب من روتردام إلى الميناء الغربى وبلجيكا .. وقطع البترول العربى يشل حركة الميناء .

وحاولت الحكومة علاج الأمر فأوفدت ريناردو دى لافاليت سفيرها فى إيران إلى دول الخليج .

وهناك .. كان السفير الهولندى هذه المرة – ليس السفراء العرب – هو الذى يستفسر ، ويقنع ، ولا يحتج ، بل يتساءل :

– لماذا اخترتمونا نحن ؟

وأخذ السفير الهولندى يكرر فى كل مكان أن هولندا لم تمد إسرائيل بالسلاح ، وأن الخطوط الجوية الهولندية لم تنقل جنودًا هولنديين إلى إسرائيل ، وأن قوانين هولندا تنص على أن أى مواطن ينضم إلى جيش دولة أخرى تسقط عنه جنسيته فورًا .

وأغرب ما قاله : إن الحكومة الهولندية اليمينية السابقة هى التى

سمحت لإسرائيل فى عدوان ٦٧ بأن تشحن كل ما لديها من مدافع مضادة للطائرات وقطع غيار وطائرات الميراج إلى إسرائيل ! بينما الحكومة الهولندية الحالية اشتراكية !!

وعندما قدم السفير تقريره لحكومته كان رئيس الوزراء جوب دين أويل زعيم الحزب الاشتراكى يدرس تقريرًا خطيرًا لمكتب التخطيط الاقتصادى يقول فيه :

* اختفت من السوق كل الصفائح التى يمكن أن يعبأ فيها البنزين لتخزينه .
* ستهبط الاستثمارات الصناعية .
* التضخم النقدى فى ازدياد .
* ستهبط العملة « الجيلدر » .
* لابد من فرض ضرائب على الدخول وتجميد الدخول .
* اختفت المنظفات الصناعية وحقائب البلاستيك التى تصنع من البترول .

وعارضت نقابات العمال تجميد الدخول .

وأصبح الموقف السياسى خطيرًا ..

الوزارة الاشتراكية الحاكمة لها أغلبية ضئيلة ، وإذا تخلت النقابات عن تأييدها فستسقط الحكومة ، وفى نفس الوقت العمال يطالبون بزيادة الأجور بنسبة ٢٪ على الأقل وإلا فانهم سيضربون .

واضطرت شركة سيارات واف الهولندية إلى تخفيض إنتاجها .

وبدأت مصانع الكيماويات تقلل إنتاجها .

وأخذت مصانع الصلب تقوم بتخزين الفحم .

وشجعت الحكومة الشركة الصناعية على أن تتحول من البترول لتعمل بالغاز الطبيعي .. وهذا يتطلب اعتمادات وقروضًا وتقليلا للأرباح !

واضطر ماكس فان ديرشتويل وزير الخارجية الذى احتد على السفراء العرب . والذى طالب بالعودة إلى حدود ما قبل ٦ أكتوبر إلى أن يصرح قائلاً :

– لقد أخطأنا .. كانت معلوماتنا غير صحيحة .. هناك سوء فهم . لا نريد أن تتوسع إسرائيل ، إن الأرض التى احتلتها إسرائيل عام ١٩٦٧ يجب أن تعود إلى ما كانت عليه ولكن إمكانية تعديل الحدود تبقى قائمة ولا تستبعد من المفاوضات .

ردود الفعل العالمية تتجه لخفض إنتاج البترول العربى وحرمان بعض الدول :

كان رد الفعل عنيفًا فى جميع أنحاء العالم وخاصة أمريكا وأوربا واليابان بدأت نتائج حرب أكتوبر تظهر بسرعة .

أزمة البترول فرضت على كل الدول أن تحرص على ما لديها .

فى داخل الولايات المتحدة خفضت حصص المصانع من البترول بنسبة ١٥٪ ، وخفضت التدفئة فى المنازل والمكاتب بنسبة تتراوح بين ١٥ ، ٢٥٪ ، وتعطل حوالى مليون عامل عن العمل .. وكثيرون آخرون منحوا إجازات إجبارية ١٠ أيام فى كل شهر .

وألغيت ١٠٪ من رحلات الطائرات .. واستغنت شركة الخطوط

الجوية العالمية عن ١٠٪ من العاملين منها .. وانخفض وقود الطائرات بنسبة ٣٢٪ .

وبدأت شركات الطيران تستعمل وقودًا أقل جودة .. مما هدد باحتمالات سقوط الطائرات ، وانتشرت البطالة بين الطيارين المدنيين ومنعت الولايات المتحدة بيع البنزين فى المحطات يوم الآحاد ، وأطفأت المحلات والشركات الإعلانات الضوئية . وطلب إلى الموظفين الحكوميين إنهاء أعمالهم فى الخامسة والنصف مساء على الأكثر وارتفعت أسعار البنزين .

ولم تكن الولايات المتحدة وحدها التى فعلت ذلك .. دول أخرى طبقت قواعد مماثلة . أو أكثر اقتصادًا .. والهدف واحد .. الحد من الاستهلاك .

.. منعت قيادة السيارات الخاصة أيام الآحاد فى ٦ دول هى اليابان وألمانيا الإتحادية وإيطالية وبلجيكا وهولندا وسويسرا .

وأعد نظام لتوزيع البترول بالبطاقات فى السويد وهولندا وبريطانيا واليابان وكندا .

فى مانيلا أصدر رئيس الفيليبين فرديناند ماركوس أمرًا عسكريًّا باعتبار الاتجار فى البترول والمنتجات البترولية فى السوق السوداء من جرائم أمن الدولة العليا ، وهى جريمة عقوبتها الإعدام .

وكانت ٢٤ دولة صناعية كبرى .. هى الدول الأعضاء فى منظمة التعاون الاقتصادى والتنمية تتوقع نموًّا اقتصاديا بنسبة ٤٪ ، وقالت

لجنة السوق الأوربية المشتركة أن عدد العاطلين سيرتفع بنسبة الضعف ، وأن الإنتاج الإجمالي سيقل بنسبة ٣٪ .

وارتفع سعر البنزين فورًا فى الولايات المتحدة وكندا وأوروبا .

وأغلقت المصانع فى كل مكان لنقص الوقود اللازم لتشغيلها أو نقص الوقود اللازم لتدفئة العاملين !

وعدد السيارات فى بريطانيا ١٦ مليون سيارة .. والسيارة تمثل ٤,٥٪ من الإنفاق الشخصى فى بريطانيا .

وأصبح كثير من محطات البنزين فى بريطانيا بلا شىء يباع !

وزاد إضراب عمال المناجم من حدة الأزمة .

العمل ٣ أيام فى الأسبوع فقط فى المصانع ..

وارتفعت أسعار السلع المصنعة ٣٪ فى شهر واحد .

وأصبحت غرفة واحدة فى كل بيت هى التى تدخلها التدفئة .

وزاد العجز فى الميزان التجارى البريطانى .

وأصبح شعار الناس فى إنجلترا .. هذه أظلم ساعات حياتنا .

وانخفض سعر السيارات الكبيرة المستعملة .

وارتفع ثمن الدراجة المستعملة لا فى إنجلترا وحدها ، بل فى كل أوربا وذلك بنسبة ٢٥٪ وأقبل الناس على استعمال الدراجات .

وقال مسئول فى شركة طائرات لوكهيد .. لا أحد يشترى الآن طائراتنا !

وسجلت البطالة رقمًا قياسيًا ١,٢٠٠,٠٠٠ عامل .

وفى الأزمة الحالية انخفض ورق الصحف بنسبة ٢٠٪ .

ولقد أعلنت شركتا « أوبل وفولكس واجن » الألمانيتان للسيارات تخفيض إنتاجهما .

وخفضت الشركة الألمانية لإطارات السيارات « كونتينتال » إنتاجها ! ..

ويترتب على هذا التخفيض .. كساد .. وبطالة لألوف العمال ..

وبسبب نقص رحلات الطائرات والسيارات تأثرت صناعة الفنادق والسياحة والمطاعم وكل الاستراحات الصغيرة فى الضواحى وفى الريف ..

وتأثرت كل الأندية الليلية والملاهى والمراقص .

وظهرت الراقصات فى فرنسا وألمانيا بملابس ثقيلة .. يحتمين بها من البرد .. ومن نقص التدفئة ! ..

صورة الأزمة تبدو بوضوح فى اليابان .. حتى قيل إن اليابان هى أسهل دولة يمكن الضغط عليها .

بعد تخفيض إنتاج البترول ، أعلنت حكومة اليابان تخفيض ١٠٪ من البترول الذى يسلم إلى ١٢ صناعة كبرى منها الصلب والسيارات وبناء السفن والألمونيوم والإطارات والأسمنت والزجاج والورق .

وأعلنت اليابان أنها ستخفض صادراتها بنسبة ٥٪ ووارداتها بنسبة ١٢٪ ولذلك فإن منافسة اليابان والولايات المتحدة ستقل .

و .. أن النمو الاقتصادى يتحقق بنسبة ٣٪ لا بنسبة ١١٪ وسيكون هناك عجز فى ميزان المدفوعات يبلغ ٩ بلايين دولار .

كانت الحكومة اليابانية تتوقع فائضًا يبلغ ٩٥٠ مليون دولار .

ولكن الأسعار ارتفعت فى اليابان .

أسعار البترول وكثرة من المنتجات الصناعية ارتفعت بنسبة ٤٠٪ .

وزاد سعر الشحن من موانى اليابان للولايات المتحدة بنسبة ٧٪ وطلبوا إلى ربابنة السفن تخفيض السرعة بنسبة ١٠٪ لتوفير استهلاك الوقود ٢٠٪ .

وفى نفس الأسبوع اختفى ورق التواليت من كل المحلات التجارية فى اليابان لأن الناس عرفوا أن البترول يدخل فى صناعة الورق .

وانخفض إنتاج السيارات بنسبة ١٧٪ .

واليابان لديها مخزون بترولى يكفى ٥٩ يومًا فقط ..

ورغم هذا كله قال المسئولون اليابانيون : إننا أيدنا قرار مجلس الأمن ولن نخضع للضغط العربى لمجرد أن العرب يمدوننا بـ ٨٢٪ من حاجاتنا من البترول (وعندما ذهب سفراء ١٠ دول عربية للقاء وزير خارجية اليابان ليطلبوا منه تأييد العرب قال نحن أيدنا قرار مجلس الأمن) .

وكانت مساعدات اليابان الاقتصادية للعالم العربى ٢,٨ مليون جنيه بينما مساعدات اليابان لدول الغالم وصلت إلى ٨٧٩ مليون جنيه .

وقال أكثر من مسئول يابانى :

– ليس لدينا استثمارات ضخمة يستطيع العرب تأميمها .

وقال اليابانيون :

لن نرسل وفودا إلى العالم العربى !

وكان اليابانيون يعرفون أن العالم واجه ١٤ أزمة اقتصادية بعد الحرب العالمية الثانية .

الأزمة الأولى من عام ٤٦ حتى عام ٤٩ وهى أزمة إنتاج الألبان .

وعام ٤٧ أزمة فحم .

وعام ٥١ أزمة كبريت .

ولكن عرف اليابانيون وأدرك العالم كله أن الأزمة الـ ١٥ تختلف عن غيرها إنها أزمة أكبر .. وأخطر ..

لأن البترول يتصل بكل الصناعات القائمة ..

تغيرت عادات الناس وأسلوب حياتهم نتيجة أزمة الطاقة ، وأصبح طابع الحياة الأمريكية والأوروبية مختلفًا تمامًا ، وأضواء أقل فى الشوارع والمنازل ، توقفت الحياة فى البلاد مساء السبت وأيام الأحد ، ركب الناس الدراجات والخيول ، تعطلت فنادق الريف ومطاعمه ، استخدام الناس قباقيب العجل ، وساروا على الأقدام بل امتطوا الخيول إلى ملاعب الكرة وأنديتها ليشاهدوا المباريات فى مدرجات شبه خالية .

.. فى أقصى الشرق رفضت سنغافورة تموين الأسطول الأمريكى بالبترول واتبعت الفيلبين موقفًا مماثلاً .

ومنعت البحرين تقديم البترول للأسطول البحرى الأمريكى فى المحيط الهندى .

وإيطاليا واليونان اتخذتا موقفًا مشابهًا .. بعد درس هولندا وخوفًا من إثارة العرب .

وأسبانيا منعت تموين الأسطول الأمريكى بالبترول .. فى روتا ..

وأصر العرب على منع البترول عن كندا لأنها تشحن البترول فى خطوط الأنابيب إلى الولايات رغم أن كندا قالت إنها تشحن البترول الكندى .. لا البترول العربى .

وأدى هذا كله إلى تهديد الأسطول الأمريكى حول العالم .. بالتجميد .

ومرة أخرى كان القدر مع العرب ..

اشتد البرد فى أوربا ..

سقط الثلج فى جزيرة مايوركا لأول مرة منذ ١٧ سنة ، وهبطت درجة الحرارة إلى ١٢ تحت الصفر ..

وسقط الثلج فى نيس بطريقة لم تعرف منذ عام ١٩٤٦ ، وانخفضت درجة الحرارة ٢٧ تحت الصفر فى باريس وألغى سباق الخيل .

وارتفعت الثلوج إلى ١٢ بوصة جنوب روما ..

وانخفضت درجة الحرارة إلى ٢٨ تحت الصفر فى ألمانيا الغربية وإلى ٢٤ تحت الصفر فى النمسا ..

وكانت نتيجة هذا كله مزيدًا من الحاجة إلى البترول فقد اكتسحت الثلوج أوربا ..

استقل الرئيس الأمريكي نيكسون طائرة ركاب عادية من واشنطن إلى كاليفورنيا ليثبت للناس أن الظروف تحتم عليهم المشاركة فى وسائل النقل للتغلب على أزمة الطاقة ..

ورفض الرئيس الأمريكى أن يكون وحده فى طائرة الرئاسة الخاصة ، وفضل أن يركب الطائرة التجارية .. فى خطوط الطيران الداخلية فى الولايات المتحدة ..

واستقل أودلف الخامس ملك النرويج عربة الترام فى أوسلو عاصمة بلاده ، وشاهده الناس وهو يدفع ثمن التذكرة .. أسوة بباقى الركاب وليعطيهم المثل .

ومشى فى شوارع روما صباح الأحد رئيس وزراء إيطاليا ليقول للشعب الإيطالى بطريقة عملية ، إن المشى رياضة وصحة وضرورة أيام العطلات .. وأيام نقص البترول .

قامت محنة فى العالم كله لأن الدول العربية خفضت بعض إنتاجها من البترول ورفعت سعره ..

وكان أول قرار صدر يوم ١٦ أكتوبر مقدمة لهذا كله ..

الاجتماع الثالث لوزراء البترول العرب بعد تغير الظروف :

فى حجرة زكى يمانى وزير البترول السعودى بالدور الحادى عشر فى فندق أنتركونتتال بفينا فى النمسا عقد الاجتماع الثالث لوزراء البترول العرب يوم العطلة الأحد ١٨ نوفمبر ١٩٧٣ .

وكان الاجتماعان الأول والثانى قد عقدا يومى ١٧ أكتوبر ، ٤ نوفمبر عام ١٩٧٣ فى فندق شيراتون الكويت .

وسبق الاجتماع الأول .. قيام دول الخليج الست برفع أسعار البترول .. ولكن الاجتماع الثالث هو الذى سبق اجتماع منظمة الدول المصدرة للبترول « الأوبك » وكان الاجتماع بناءً على طلب مصر .

وانتهى الاجتماع بإصدار القرار التالى :

« اجتمع وزراء البترول العرب وممثلوهم الموقعون على هذا القرار فى مدينة فينا يوم الأحد ١٨ نوفمبر ١٩٧٣ واتخذوا ما يلى :

أولا : رغبة فى إشعار أوربا بتقديرنا لموقفها الباسل بعد البيان الذى أصدرته دول السوق الأوربية المشتركة ، يقررون أن يوقف الخفض المقرر لشهر ديسمبر ١٩٧٣ ، وقدره ٥٪ بالنسبة لأوربا فقط على أن يكون التخفيض المذكور مستمرًا على غيرها .

ويطبق التخفيض بعد ذلك على جميع الدول - غير المستثناة - بنسبة ٥٪ لشهر يناير وذلك مستوى إنتاج ديسمبر .

ثانيًا : رغبة فى إيجاد حافز لأمريكا للضغط على إسرائيل بالموافقة على جدول زمنى للانسحاب ، يوصى المجتمعون أنه إذا انعقد مؤتمر السلام وتقررت الموافقة على الانسحاب من جميع الأراضى المحتلة منذ عام ١٩٦٧ وفى مقدمتها القدس ، بمقتضى جدول زمنى توقع عليه إسرائيل . وتضمن أمريكا تنفيذه ، يرفع حظر التصدير عن أمريكا مع بداية تنفيذه .

وتقرر – عندئذ – نسبة التخفيض العامة على أساس ألا يزيد التخفيض ، أو ينقص عن النسبة الحقيقية السائدة وقت رفع الحظر لتزويد الدول المستهلكة بالبترول .

وتسرى نسبة الخفض – عندئذ – على أمريكا ، شأنها شأن أوربا وبقية دول العالم .

ثالثًا : متى تم الاتفاق على الجدول الزمنى للانسحاب يجتمع وزراء البترول العرب المنفذون لهذا القرار ، لوضع جدول زمنى يعود بمقتضاه الإنتاج تدريجيًّا إلى مستواه فى شهر سبتمبر ١٩٧٣ ، وذلك بشكل متناسب مع مراحل الانسحاب .

وأذاع الوزراء بيانًا مقتضبًا على الصحف بوقف التخفيض المقرر لشهر ديسمبر وقدره ٥٪ بالنسبة لأوربا فقط .

وجاء فى البيان تستمر المقاطعة ، كما تقررت ، على كل من الولايات المتحدة وهولندا ..

موقف اليابان :

بعد ٤ أيام فقط من قرارات مؤتمر فينا .

وقبل ٤ أيام فقط من اجتماع مؤتمر القمة العربى فى الجزائر ، اجتمع مجلس وزراء اليابان فى طوكيو ليبحث موقف اليابان من العرب ، وسط دعاية صحفية ضخمة مصدرها حكومة اليابان نفسها ، وأجهزة الاعلام الرسمية اليابانية بأن اليابان على وشك تغيير سياستها الخارجية بالنسبة للعرب .

وعقب انتهاء الاجتماع – يوم ٢٢ نوفمبر – أعلن وزير الدولة

اليابانى لشئون مجلس الوزراء قرارات المجلس التى تضمن موقف اليابان الجديد من النزاع فى الشرق الأوسط .

قال بالحرف الواحد وهو يشرح الموقف الجديد المتخذ من قبل حكومة اليابان حول النزاع القائم فى الشرق الأوسط ..

١ - كانت حكومة اليابان ولا تزال تأمل أن يتحقق سلام عادل ودائم فى الشرق الأوسط عن طريق التنفيذ العاجل والكامل لقرار مجلس الأمن رقم ٢٤٢ ، ولم تتوقف عن المطالبة بمجهودات من كل الأطراف والدول المعينة ، كما لم تتردد فى تأييد قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة الخاص بحقوق الشعب الفلسطينى لتقرير مصيره .

٢ - تؤمن حكومة اليابان بأن المبادئ التالية ينبغى الالتزام بها لتحقيق حل سلمى .

٣ - عدم جوز الاستيلاء واحتلال أية أراضى بالقوة .

٤ انسحاب القوات الإسرائيلية من جميع الأراضى المحتلة فى حرب ١٩٦٧ .

٥ - احترام السلامة والأمن لأراضى كل الدول فى المنطقة وضرورة اتخاذ ضمانات لهذا الغرض .

٦ - الاعتراف والاحترام لحقوق الشعب الفلسطينى المشروعة بموجب ميثاق الأمم المتحدة فى إنجاز سلام عادل ودائم فى الشرق الأوسط .

وظهر تاناكا رئيس وزراء اليابان فى التليفزيون ليعلن بيان الحكومة للشعب ويقول :

« إذا لم تنسحب إسرائيل ، ستعيد اليابان النظر فى علاقتها بإسرائيل » واستدعى وزير الخارجية اليابانى السفير الإسرائيلى فى طوكيو وأبلغه قرارات اليابان .

وكان هدف اليابان من هذه القرارات والبيانات أن تكون أمام مؤتمر القمة العربى وهو يحدد الدول الصديقة التى لا يقطع عنها البترول .

لكن نتيجة هذه البيانات كانت أبعد من ذلك ..

ظهر رد الفعل الغاضب فى واشنطن وعبرت عنه السفارة الأمريكية فى طوكيو .. أى داخل اليابان ذاتها .

أصدرت السفارة الأمريكية بيانًا انتقدت فيه تصرف حكومة اليابان .

أهمية موقف اليابان أنها بهذا البيان تنهى عصر العزلة اليابانية فى السياسة الخارجية والتى بدأت بعد الحرب العالمية الثانية .. وبعد قنبلة هيروشيما ونجازاكى وهزيمة اليابان .

كان موقف اليابان بعد الحرب يتحرك فى اتجاه واحد فى الشئون الخارجية .. التجاوب مع أمريكا ثم إصدار بيانات بسياسات غير محددة ترضى كل الدول ولا تغضب أحدًا .

هنا نعرف اهتمام العرب بتخفيض الإنتاج وتأثيره على اليابان فقد حاربوا الولايات المتحدة .. فى هولندا .. وفى اليابان وكانت الـ٢٥٪ فقط كافية بالنسبة لليابان !!

الدول الصديقة :

اجتمع وزراء البترول يوم ٨ ديسمبر ١٩٧٣ فى الكويت ، وذلك بعد أن حدد مؤتمر القمة العربى فى اجتماعه بالجزائر فى ٢٦ نوفمبر الدول الصديقة التى زاد عددها . وكانت القائمة تشمل كل القارة الأفريقية عدا ٤ دول .

وضمت قائمة الأصدقاء الدول الإسلامية وأوربا الغربية ، وأخيرًا اليابان ، وأقر المؤتمر التوصية الخاصة بأمريكا .

استغرق بحث جدول الأعمال جلستين كاملتين ، وكانت أمريكا هى المسألة الأولى فى الجدول .

انتهى الاجتماع الرابع لوزراء البترول العربى إلى القرار التالى ، وهو أول قرار يذاع كله حرفيًا .. على الصحافة .

قال القرار :

اجتمع وزراء البترول العرب وممثلوهم الموقعون على هذا القرار فى مدينة الكويت يوم السبت ٨ ديسمبر ، وبعد الإطلاع على قرارهم الصادر فى ١٨ نوفمبر ١٩٧٣ الخاص بوقف التخفيض المقرر لشهر ديسمبر ١٩٧٣ ، وقدره ٥٪ بالنسبة لدول السوق الأوربية المشتركة ، عدا هولندا ، بحيث يستمر التخفيض بعد ذلك على جميع الدول ، غير المستثناة ، بنسبة ٥٪ لشهر يناير ، وذلك من مستوى إنتاج ديسمبر . واتخذوا القرار التالى :

أولاً : إذا تقررت الموافقة على الانسحاب من جميع الأراضى المحتلة ، منذ سنة ١٩٦٧ وفى مقدمتها القدس ، وبمقتضى جدول زمنى توقع عليه إسرائيل ، وتضمن أمريكا تنفيذه يرفع حظر التصدير

عن أمريكا مع بداية تنفيذ برنامج الانسحاب ، وتقرر عندئذ نسبة التخفيض العامة على أساس ألا يزيد التخفيض ، أو ينقص عن النسبة الحقيقية والسائدة وقت رفع الحظر ، لتزويد الدول المستهلكة بالبترول . وتسرى نسبة التخفيض عندئذ على أمريكا شأنها شأن أوربا ، وبقية دول العالم .

ثانيًا : متى تم الاتفاق على الجدول الزمنى للانسحاب يجتمع وزراء البترول العرب المنفذون لهذا القرار لوضع جدول زمنى ، يعود بمقتضاه الإنتاج تدريجيًّا إلى مستواه فى سبتمبر ١٩٧٣ ، وذلك بشكل يتناسب مع مراحل الانسحاب .

ثالثًا : تعطى الدول الأفريقية والإسلامية الصديقة كامل كميات البترول المتعاقد عليها ، ولو اقتضى الأمر زيادة الإنتاج بنفس النسبة التى تكفل تغطية إحتياجاتها المحلية ، على أن يتأكد من عدم إمكانية إعادة التصدير إلى الدول المحظور تصدير البترول إليها .

تحديد المواقف :

فى ٢٤ ديسمبر بدأ الاجتماع فى الكويت .

وأذيع بعد نهاية الاجتماعات بيان مركز جاء فيه :

« اجتمع وزراء البترول العرب – التسعة – يومى الاثنين والثلاثاء ٣٠ ذى القعدة وغرة ذى الحجة سنة ١٣٩٣ هجرية الموافق ٢٤ و٢٥ ديسمبر ١٩٧٣ ميلادية ، واستمعوا إلى التقرير الشفهى الذى تقدم بعرضه كل من وزير الطاقة والصناعة الجزائرى ، ووزير البترول والثروة المعدنية السعودى ، عن نتائج رحلتهما إلى عواصم فرنسا وإنجلترا

وبلجيكا وأمريكا ، والتحليلات السياسية لانطباعاتها المختلفة ، وما يجب أن ينعكس من ذلك على الإجراءات البترولية التى سبق اتخاذها .

ويعتقد المجتمعون أن الهدف الأساسى من جميع ما اتخذ من إجراءات حتى الآن هو خلق شعور دولى بالمشكلة العربية الإسرائيلية وتجنيد القوى الرسمية الدولية ، وقوة الرأى العام لإحداث ضغط يؤدى إلى انسحاب القوات الإسرائيلية من الأراضى العربية المحتلة واستعادة الحقوق المشروعة للشعب الفلسطينى .

الطريق إلى إنهاء حرب البترول :

مؤتمر القمة :

عقد ملوك ورؤساء ٤ دول عربية ، هى السعودية ، والجزائر ، وسوريا ، ومصر مؤتمر قمة عربية – محدودًا – فى مدينة الجزائر ، لبحث تطورات الموقف بعد فصل القوات على الجبهة المصرية ، وللنظر فى موضوع فصل القوات على الجبهة السورية وموقف الولايات المتحدة الأمريكية .

وكانت مسألة رفع الحظر عن تصدير البترول للولايات المتحدة من أهم الموضوعات التى بحثها الملوك والرؤساء العرب فى اجتماعهم بمدينة الجزائر يومى ١٣ و ١٤ فبراير عام ١٩٧٤ .

بحث الملوك والرؤساء الموقف العسكرى والظروف الدولية ، والتسليح ، وقضية موقف أمريكا ، ثم انتقلوا إلى موضوع البترول

فبحثوه من جميع النواحى ، وكان القرار برفع الحظر على أن يتم ذلك طبقًا للشروط التالية :

* أن تقبل سوريا مشروع النقاط الخمس .
* أن تسلم سوريا كشف الأسرى .
* أن يحضر الدكتور كيسنجر وزير خارجية الولايات المتحدة إلى المنطقة خلال أسبوعين لتنشيط مفاوضات الفصل بين القوات على الجبهة السورية .

وبعد ذلك يتم فى نهاية الأسبوعين رفع الحظر عن أمريكا .

وقد وافق الرئيس السورى حافظ الأسد على هذه القرارات فى ذلك الاجتماع .. أى فى مؤتمر القمة الرباعى .

وعرض موضوع مؤتمر وزراء البترول العرب الذى كان مقررًا عقده فى طرابلس يوم ١٤ فبراير ، فقرر الملوك والرؤساء تأجيل مؤتمر طرابلس أسبوعين .

وطار المهندس أحمد عز الدين هلال وزير البترول المصرى ، إلى دول الخليج التى لم تشترك فى مؤتمر الجزائر ليبلغها قرارات المؤتمر .

بدأ بالكويت فاستمع من أميرها أنه كان يود حضور اجتماع الجزائر ، لولا اضطراره للبقاء فى الكويت لاستقبال رئيس زائير موبوتو ، وقال أمير الكويت : إنه يؤيد قرارات الجزائر ، وأنه من قبل ، وهو يعتذر عن الحضور ، أعلن موافقته على ما يتخذ من قرارات .

ووافقت دولة الإمارات والبحرين على قرارات مؤتمر الجزائر .

اجتماع القاهرة :

وصل إلى القاهرة يومى ٩ و ١٠ مارس وزراء البترول فى السعودية وقطر والبحرين ودولة الإمارات والكويت .

وبدأت مشاورات بين وزراء البترول العرب .. بينهم وبين وزير البترول المصرى المهندس أحمد عز الدين هلال ووزير خارجية مصر إسماعيل فهمى ..

واستقبل الرئيس أنور السادات وزراء البترول العرب .

وكان رأى الرئيس السادات باستمرار أنه يجب بذل الجهود لمنع تصدع وحدة الصف العربى .

وكرر وزير الكويت العتيقى مخاوفه من الانشقاق .. ورأت مصر وأيدها وزراء البترول الخمسة ، الذين حضروا الاجتماع أن ينتقل وزراء البترول العرب إلى مدينة طرابلس لعقد الإجتماع هناك مساء الأربعاء ١٣ مارس .

وفى هذا الاجتماع شرحت مصر وجهة نظرها فى رفع الحظر عن تصدير البترول لأمريكا ، وكان الرئيس المصرى أنور السادات من الشجاعة بحيث أعلن أنه هو الذى يطلب رفع الحظر عن أمريكا لأن موقفها تغير .

واقترح وزير البترول المصرى معاملة الولايات المتحدة على نفس الأساس الذى تعامل به أوربا ورفع الحظر عنها .. وعن أوربا الغربية .

واقترح وزير البترول المصرى الابقاء على الحظر بالنسبة للبرتغال وروديسيا وجنوب أفريقيا .

واقترح استمرار وزراء البترول العرب فى متابعة تطورات الموقف وعقد اجتماعات دورية لاتخاذ الإجراءات اللازمة وفقًا لتطور الموقف .

ولقيت الاقتراحات تأييدًا من الجميع الذين وافقوا على مبدأ رفع الحظر .. وذلك عدا سوريا وليبيا .

وطلب جبر الكفرى وزير البترول والكهرباء السورى تأجيل النظر فى رفع الحظر حتى يتم فك الاشتباك على الجبهة السورية .

وعارضت ليبيا مبدأ رفع الحظر وعبرت عن خوفها من تأثير ذلك على مستوى الأسعار !! وإن كانت لا تمانع بالأخذ بطلب سوريا تأجيل النظر فى الموضوع .

وتعددت الاقتراحات بشأن التأجيل ، والنص على مدة معينة لرفع الحظر ، أو عدم النص على هذه المدة .

وأخيرًا انتهى الرأى إلى استكمال الاجتماع فى مدينة فيينا يوم ١٧ مارس أى بعد ٤ أيام لإتاحة الفرصة للوزراء للتشاور مع حكوماتهم .

وكان اختيار فيينا بالذات لأنها ستشهد فى نفس الوقت اجتماعا للمجلس الوزارى لمنظمة الدول المصدرة للبترول .. الأوبك .

وصدر بيان مختصر جدًّا وزع على الصحف جاء فيه :

« رفعت الجلسة على أن تستأنف يوم الأحد ١٧ مارس فى فيينا » .

رفع الحظر :

وفى الدور الأول من فندق أمبريال فى فيينا ، وفى جناح وزير

البترول المصرى مساء الأحد ١٧ مارس اجتمع وزراء البترول العرب - ٩ وزراء - لاستكمال المناقشة فى موضوع رفع الحظر البترولى .

وفى السابعة إلا الربع عقد وزيرا البترول الجزائرى والسعودى مؤتمرًا صحفيًّا نيابة عن وزراء البترول العرب تلى فيه القرار الآتى :

« اجتمع وزراء البترول العرب فى مدينة طرابلس بالجمهورية العربية الليبية بتاريخ ١٣ صفر ١٣٩٤ الموافق ١٣ مارس ١٩٧٤ ، وواصلوا اجتماعهم بعد ذلك بمدينة فيينا يومى الأحد والاثنين الموافق ١٧ و ١٨ مارس ١٩٧٤ .

يقررون :

أولاً - تعامل إيطاليا وجمهورية ألمانيا الاتحادية معاملة البلدان الصديقة ، وتؤمن لها احتياجاتها من البترول ضمن حدود الإنتاج العربى ، مع مراعاة ألا يحل البترول العربى المصدر محل بترول غير عربى ، كان سيصدر إليها ، ليوجه إلى بلد مقاطع ، أو خاضع للتخفيض .

ثانيًا - يرفع حظر تصدير البترول عن الولايات المتحدة الأمريكية على أن يعاد النظر فى هذا القرار ، شأنه شأن القرارات الأخرى فى اجتماع يعقده وزراء البترول العرب فى القاهرة فى أول يونيو ١٩٧٤ .

ثالثًا - يرفع إنتاج كل بلد عربى للحد الذى يمكنه من تنفيذ هذا القرار .

وقال القرار :

« إن الوزراء العرب المجتمعين وهم يتخذون هذه القرارات لصالح

إيطاليا وجمهورية ألمانيا الاتحادية من جهة ، والولايات المتحدة الأمريكية من جهة أخرى قصد تشجيع البلدان ، التى أبدت استعدادًا وإرادة للعمل من أجل حل عادل للقضية العربية ، أنهم يؤكدون تدعيمهم لكافة البلدان العربية فى معركتها العادلة إلى أن يتاح إلى الجمهورية العربية السورية فى المرحلة الحالية إيجاد مسلك يدفع بالسير إلى تحرير أراضيها ، وإلى أن يتم الجلاء عن كامل الأراضى العربية المحتلة .

وأن الوزراء العرب المجتمعين ليحرصون على التأكيد بأن إسرائيل هى التى تتحمل وحدها ، كنتيجة لسياساتها العدوانية مسئولية الآثار التى عانت منها البلدان التى وقع عليها الحظر ، أو تضررت من تخفيض الانتاج .

كما أن إسرائيل هى وحدها المسئولة عن القرار الذى اتخذته البلدان العربية المنتجة ، بإبقاء إنتاجها عند مستوى أدنى من احتياجات السوق ، وأن إسرائيل سوف تتحمل مسئولية خطيرة إذا ما أدى التطور اللاحق للأحداث إلى حمل العرب على اتخاذ إجراءات أشد لمواجهة الوضع بالإضافة إلى ما سوف تسخره الأمة العربية من طاقات أخرى لخوض معركة المصير .

ووقع القرار وزراء ٧ دول عربية ، وهم مانع سعيد العتيبة وزير البترول فى دولة الإمارات العربية المتحدة ، ومحمود العلوى وزير المالية والاقتصاد فى دولة البحرين وبلعيد عبد السلام وزير الصناعة والطاقة فى الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، وأحمد زكى يمانى وزير البترول والثروة المعدنية فى المملكة العربية السعودية ، والشيخ عبد العزيز خليفة آل ثان وزير المالية والبترول فى دولة قطر ،

وعبد الرحمن سالم العتيقى وزير المالية والبترول فى دولة الكويت ، والمهندس أحمد عز الدين هلال وزير البترول والثروة المعدنية فى جمهورية مصر العربية .

وفى المؤتمر الصحفى أعلن الوزيران أن سوريا لم توافق على قرار رفع الحظر ، وأن ليبيا لم توافق على قرار رفع الحظر وقرار زيادة الإنتاج .

تحرير البترول العربى وثروات العالم الثالث :

بدأت القصة بعبور الجندى المصرى إلى الضفة الشرقية لقناة السويس ..

ولكن القصة لن تنتهى عند هذا الحد .. إنها امتدت إلى تحرير البترول العربى .. والثروات التى تملكها الدول الفقيرة .. والدول النامية كلها ..

إن هذا العبور أدى إلى حرب البترول .. وأدت حرب البترول إلى أن تصبح الدول العربية – التى كانت دولاً فقيرة أو دولاً نامية – هى الدول الغنية .

وفى التقرير الأخير لمعهد الدراسات الإستراتيجية فى لندن – وهو تقرير يقع فى ١٠٤ صفحات منها ٤٢ صفحة عن الشرق الأوسط .. قال المعهد : إن الاستعمال الناجح لسلاح البترول .. الذى صاحب حرب أكتوبر .. كان أكبر صدمة لعصر جديد .. وهو أكبر حدث شهده العالم فى السنوات الأخيرة .. وكان ذلك أوسع استخدام للسلاح السياسى منذ الثورة الصينية .

ردود الفعل العالمية لرفع الأسعار :

استطاعت مصر ، وهى تحارب ، أن تحرر البترول العربى من استغلال الشركات العالمية فقد بدأ رفع أسعار البترول بعد ١٠ أيام من القتال والعبور .

ونجحت الدول العربية ، ومصر تحارب ، فى أن تفرض على العالم السعر المناسب للبترول العربى دون حضور الشركات أو تدخلها .

وانضمت إيران إلى الدول العربية فى رفع الأسعار ، وإن لم تنضم إليها فى تخفيض الإنتاج !

ولم تضار الدول العربية بتخفيض الإنتاج .. بل زادت أرباحها .. وكان من الضرورى أن تزيد ..

وقبل أن تجتمع الدول العربية فى الكويت يوم ٤ نوفمبر بيوم واحد ، اجتمعت يوم ٣ نوفمبر اللجنة الوزارية لدول الخليج الست : السعودية ، الكويت ، العراق ، إيران ، دولة الإمارات ، وقطر لتحديد أسس علاوة الكبريت ..

والمعروف أنه كلما قلت نسبة الكبريت فى البترول ، أصبح أكثر جودة ، ويوم ١٦ أكتوبر قالت الدول العربية : إن كل دولة تحدد علاوة الامتياز التى يستحقها بترولها إذا كانت نسبة الكبريت فيه قليلة .

ورأس الاجتماع أموزيجار وزير البترول الإيرانى .

وفي هذا الاجتماع أعلنت إيران أنها حددت لبترولها علاوة قدرها ٢٥ سنتًا للبرميل وحددت دولة الإمارات علاوة تتراوح بين ٢٥ و٧٠ و٧٥ سنتًا للبرميل على أساس نوع البترول وحقوله .

ولكن أهم ما أسفر عنه هذا الاجتماع صرح به مانع سعيد العتيبة وزير البترول فى دولة الامارات .

قال :

– لقد أبلغتنا شركات البترول أنها وافقت على أسعار البترول الجديدة التى حددت يوم ١٦ أكتوبر ، وأن كل ما طلبته الشركات هو أنها تريد بعض الإيضاحات !

.. وعلى ذلك تقرر أن يعقد اجتماع مشترك لدول الأوبك كلها لا دول الخليج وحدها مع الشركات فى فيينا .

عقد الاجتماع فى فيينا يوم ١٩ نوفمبر واستغرق ساعة ونصف ساعة .

وفى هذا الإجتماع أكدت شركات البترول موافقتها على الأسعار الجديدة ، ولكنها رفضت أن يحدد سعر البترول على أساس حالة السوق .. عرضًا .. وطلبًا ..

قالت الشركات : إنها تريد الاستمرار فى العمل بنظام الأسعار المعلنة المعمول به منذ الخمسينات .. وإن كانت تقبل أن تكون الأسعار الأخيرة المرتفعة المقررة فى ١٦ أكتوبر هى الأسعار المعلنة .

ورفضت الأوبك اقتراح الشركات وقالت : إنها مصممة على تنفيذ قرار ١٦ أكتوبر والذى يقول بأن « السعر لا يحدد حسب رغبة دول الخليج المنتجة . أو شركات البترول وإنما على أساس ما يريد المشترى أن يدفعه » .

وتقرر من جديد أن يجتمع وزراء الـ ١٢ الأعضاء فى الأوبك . يوم ١٧ ديسمبر للنظر فى أسعار البترول مرة أخرى .

اجتمعت فى فيينا اللجنة الاقتصادية لمنظمة الأوبك يومى ١٧ و٢٠ ديسمبر لبحث أسعار البترول ، وهذه اللجنة تضم الخبراء الاقتصاديين من ١٢ دولة مصدرة للبترول .

ووجدت اللجنة أن بعض الدول الأعضاء باعت بترولها مباشرة بسعر وصل إلى ١٧ دولارًا وأنه من الضرورى رفع سعر البترول مرة أخرى .

وحددت اللجنة يوم ٢٢ ديسمبر لاجتماع دول الخليج فى طهران لتحديد أسعار البترول على ضوء الأسعار العالمية .

وحضر الاجتماع وزراء البترول فى دول الخليج الست كما حضره كمراقبين باقى الدول الأعضاء فى الأوبك .. الجزائر وأندونيسيا وليبيا وفنزويلا ونيجيريا .

واستمرت الاجتماعات يومين بمبنى وزارة المالية الإيرانية .. فى نفس القاعة التى شهدت قبل ٣ سنوات – ١٩٧٠ – الاجتماع التاريخى الذى حضره شاه إيران ، وتقرر فيه رفع أسعار البترول ولكن بنسبة ضئيلة .

وفى يوم ٢٣ ديسمبر قدمت دول الخليج « هدية عيد الميلاد » للدول المستهلكة للبترول .

قررت دول الخليج رفع سعر البترول من ٥,١١٩ دولارات للبرميل

إلى ١١,٦٥١ دولارًا للبرميل على أن ينفذ القرار من أول يناير ١٩٧٤ .. وبذلك يكون هدية السنة الجديدة أيضًا !

وعقد شاه إيران الإمبراطور محمد رضا بهلوى مؤتمرًا صحفيًا جديدًا أعلن فيه أسباب القرار ..

بعد صدور قرارات طهران .. رفعت ليبيا سعر بترولها إلى ١٥,٧٨٨ دولارًا للبرميل وبذلك ارتفع سعر البترول العربى فى الخليج بنسبة ٢٤٥٪ عن ثمنه يوم ١٦ أكتوبر .

وارتفع ثمن البترول الليبى بنسبة ٢٣٩٪ عن سعر ١٦ أكتوبر أيضًا .

وجاءت هذه القرارات ضربة شديدة لطريقة نظام الأسعار المعلنة عندما بدأت فى الخمسينات .

واعترفت الدول الصناعية – على الفور – بأنها ستحتاج إلى فترة طويلة لملاءمة أوضاعها الاقتصادية على النحو الذى يمكنها من استيعاب ما نشأ عن زيادة الأسعار من أعباء .

ولكن شركات البترول لم تنكر أبدًا أن دخلها – من هذه الأسعار الجديدة – قد قفز إلى حوالى ٥ دولارات لبرميل البترول الواحد فى الخليج العربى و ٧ دولارات للبرميل فى ليبيا .

آخر دولة رفعت سعر البترول هى الجزائر .. وكان سعر بترولها ٩,٢٥ دولارات للبرميل فأصبح ١٦,٢١٦ لبترول حاسى سعود ، وقيل ، أن السبب فى ذلك أن الجزائر عارضت فى طهران فى رفع

الأسعار ، وأن الشاه كان أكثر المتحمسين لرفع الأسعار بل أنه أراد زيادتها أكثر من ذلك .

.. ودخل إيران من البترول – نتيجة الزيادة – سيرتفع من ٤ بلايين دولار سنويًّا إلى ١٤ بليون دولار فى العام .

وقيل أن السعودية عارضت فى رفع الأسعار بهذه النسبة .. والدليل على ذلك أن زكى يمانى وزير البترول السعودى عاد فأعلن أنه من الأفضل تخفيض الأسعار .

اضطرت الشركات إلى قبول السعر الجديد .. وتوالى رفع أسعار البترول فى كل الدول المصدرة له ..

نيجيريا رفعت السعر من ٨,٣ دولارات للبرميل إلى ١٤,٦٩ دولارًا .

أكوادور رفعت السعر بنسبة ٣٧٪ فأصبح ١٣,٧٠ دولارًا .

وبوليفيا أصبح سعر بترولها أعلى سعر فى أمريكا اللاتينية .. كان ٩,٨٠ دولارات فأصبح ١٦ .

وأندونيسيا التى تنتج ١,٤٠٠,٠٠٠ برميل تصدر ٧٠٪ منه لليابان و ١٧٪ لأمريكا رفعت السعر من ٦ إلى ١٠,٨٠ .

لم يتأثر الشرق العربى وحده بحرب أكتوبر .

المغرب العربى أيضا تأثر ..

بعد رفع سعر البترول العربى .. رفعت المغرب سعر الفوسفات من ١٤ دولارا للطن إلى ٤٢ دولارًا للطن ومعروف أن الفوسفات

أهم ما تصدره المغرب ، ونصف العملة الصعبة التى تحصل عليها المغرب تجيء من تصدير الفوسفات .

وفى كل مكان بدأت الدول النامية تطالب بالسعر العادل لمنتجاتها .. تشكل منظمات واتحادات للدفاع عن مصالحها مثل منظمة الدول المصدرة للبترول .

قالت المنظمة : إن فاتورة البترول الإضافية التى ستدفعها كل من الولايات المتحدة واليابان ستصل إلى ٩ بلايين دولار .

وفرنسا ٥ بلايين

وبريطانيا ٤ بلايين

وايطاليا ٤ بلايين

وكل من بلجيكا وهولندا ١٧٠٠ مليون

وكندا ٨٠٠ مليون دولار

وأعلن فى اليابان أن احتياطى النقد الأجنبى كله يبلغ ١٢ بليون دولار ، وأن ٩ بلايين منها ستدفع لفرق سعر البترول .

وقيل : إن الولايات المتحدة لن تتأثر مثل غيرها بارتفاع أسعار البترول لأنها تنتج البترول ، ولا تستورد استهلاكها كله من الخارج مثل غيرها .. ولذلك فهى فى موقف أفضل من غيرها ..

وقيل : إن رفع الأسعار يفيد الولايات المتحدة أكثر من غيرها ، لأنها تنتج البترول ولكن الحقيقة – كما ذكرت – هى أن الولايات المتحدة ستدفع ١٥ بليون دولار زيادة فى ثمن البترول ، وهى تستورد بترولاً يبلغ ٢٧ بليون دولار سنوياً .

وشجع رفع الأسعار كل الدول المنتجة للمواد الخام تقريبًا على التخلص من سيطرة احتكار الشركات الكبرى ..

وهذا هو رد الفعل الأول والأهم لزيادة أسعار البترول بالنسبة للبلاد النامية .

اختلاف التعليقات وردود الفعل فى مسألة رفع أسعار البترول فى همبورج – ألمانيا الاتحادية – قالت إحدى المجلات الاقتصادية أن إجتماع طهران وقراراته كان الهدف منها .. تحديد طريقة لطيفة لقتل العالم ..

وفى بروكسل قال المسئولون فى السوق الأوربية المشتركة : إن رفع الأسعار كان بمثابة صدمة ، وأن الموقف خطير .. وأن هذا القرار سيزيد البطالة ، وسيؤدى إلى أسوأ انكماش اقتصادى للدول الصناعية منذ الحرب العالمية الثانية ، كما سيزيد نفقات المعيشة .

وفى الولايات المتحدة أعلن أن حرب. الأسعار أخطر ألف مرة من حرب تخفيض الإنتاج ، لأن حرب التخفيض مؤقتة .. أما حرب الأسعار قائمة ، وقد ارتفع سعر البترول بنسبة ٤٠٠٪ منذ ٦ أكتوبر . وستتحمل الدول الصناعية أعباء ضخمة .

وقدرت المنظمة الدولية للتعاون الإقتصادى والتنمية المبالغ الإضافية التى ستدفعها الدول الأعضاء نتيجة لرفع أسعار البترول بين ٥٠ بليونًا و ٦٠ بليونًا من الدولارات .

ولكن فنزويلا .. التى رفعت أسعارها بنسبة ٦٤٪ فى شهر نوفمبر ، رفعت أسعارها مرة أخرى بنسبة ٨٢٪ بعد قرار طهران .

كان سعر بترول فنزويلا ٧,٧٤ دولارات للبرميل فأصبح ١٤,٠٨ والولايات المتحدة هي التي تتأثر من غيرها برفع سعر البترول لفنزويلا ، لأن الولايات المتحدة تحصل على ٥٢٪ من صادرات فنزويلا .. إذ تستورد ١,٧٠٠,٠٠٠ برميل يوميًا من فنزويلا .

وكانت هذه المرة الـ ١٢ هذا العام التي يرفع فيها سعر بترول فنزويلا .

وبدأت الدول النامية تقول : إنها فى حاجة إلى عملية إنقاذ عاجلة بعد رفع أسعار البترول ..

والهند مثال الدول النامية .

ولقد أعلنت الهند أن ثمن مجموع صادراتها سنويًا يبلغ ٢,٥ بليونى دولار ونصف وأنها مضطرة لأن تدفع ثمن نصف صادراتها لاستيراد البترول ..

هذا هو موقف العالم من رفع أسعار البترول ..

ماذا عن موقف الدول العربية ؟

قدر خبراء البترول الغربيون المبالغ التى ستحصل عليها الدول العربية بمبلغ ٦٥ ألف مليون دولار عام ١٩٧٤ .

وقدر الخبراء أن العرب بعد جولتين فقط من الصراع مع الشركات .. فى الكويت وفى طهران ، نقلوا الدخول الكبيرة من الدول الصناعية إلى الدول المنتجة للبترول .

وقالت تقديرات الخبراء : إن دخل السعودية من البترول الذى

كان ٢ بليونا دولار عام ١٩٧١ سيرتفع إلى ٢٠ بليون دولار عام ١٩٧٤ .

وأن دخل الفرد السعودى من البترول وغيره الذى كان ٥٢٠ دولارًا فى سنة ٧١ سيرتفع إلى ٣١٠٠ دولار عام ١٩٧٤ .

وقالت التقديرات : إن دخل الدول العربية الـ ١٨ من البترول كان ٦ بلايين دولار عام ٧١ وسيرتفع إلى ٦٠ بليون دولار عام ١٩٧٤ .

وأن دخل الفرد العربى فى الدول العربية الـ ١٨ من البترول وغيره الذى كان ٣٣٠ دولارًا للفرد عام ٧١ سيرتفع إلى ٧٨٠ دولارًا سنة ١٩٧٤ .

هنا يقول الخبراء وبصراحة وصدق وبمنطق الأرقام : إنه إذا كان دخل الفرد العربى ٧٨٠ دولارًا فإن دخل الفرد فى الولايات المتحدة ٥٠٠٠ دولار سنويًا ، وأن متوسط دخل الفرد فى كل من بريطانيا واليابان يتراوح بين ٢٠٠٠ و٢٥٠٠ دولار .. فكأن دخل الفرد العربى رغم رفع الأسعار للبترول لا يزال متخلفًا .. جدًا عن متوسط الدخل فى أمريكا وبريطانيا واليابان .

تأثير حرب أكتوبر على مستقبل أسعار البترول

وكان قرار رفع سعر برميل البترول أثناء الحرب عام ١٩٧٣ ، من المستويات المتدنية إلى مستوى يتناسب مع أسعار البدائل المتاحة فى هذا الوقت ، والطلب على البترول ، وفى يناير ١٩٧٩ بلغ سعر برميل الخام السعودى أكثر من ١٣ دولارًا فى حين كان سعره دولارين

وخمسة وسبعين فى المائة فى يوليو ١٩٧٣ - قبل حرب أكتوبر ١٩٧٣ .

وفى عام ١٩٧٩ كان الطلب على البترول قد وصل إلى أعلى معدلات الاستهلاك ، حيث بلغ استهلاك العالم من البترول الخام عام ١٩٧٩ - ٣١٤٢ مليون طن بالمقارنة بعام ١٩٧٠ ، حيث بلغ استهلاك العام ٢٢٨٣ مليون طن ، ولم يكد إنتاج حقول البترول فى بحر الشمال والمكسيك ، وألاسكا يبدأ تأثيره فى الأسواق التجارية حتى فاجأت العالم الثورة الإيرانية ، وخلع الشاه ، وأغلق حقوق البترول مما أصاب الأسواق بصدمة جديدة أدت إلى نقص شديد فى كميات البترول المعروضة فى الأسواق ، وكان من نتيجة ذلك ارتفاع سعر البرميل إلى أن بلغ ٤٠ دولارًا فى البرميل .

وفى عام ١٩٨٦ انخفض سعر البرميل أقل من ١٠ دولارات للبرميل وذلك نظرًا لوجود فائض بترولى فى الأسواق نتج عن انخفاض معدل الاستهلاك فى الدول الغربية المستهلكة بصفة عامة نتيجة الاعتماد على بدائل أخرى للطاقة (حاليًا عام ١٩٩٤ وصل سعر برميل البترول إلى حوالى ١٨ دولارًا) .

تأثير حرب البترول على العالم

والعالم كله يعترف بأن حرب الشرق الأوسط كانت البداية .. وهى بداية اختلفت نتائجها تمامًا عن كل حروب البترول السابقة .. التى دخلها العرب .

وكان السبب فى ذلك أن البترول أصبح قاسمًا مشتركًا للحضارة .. أو الوسيلة الأولى للحضارة ..

كل وسائل النقل تعتمد عليه بنسبة ١٠٠٪ .. السيارة والطائرة والباخرة ..

محطات القوى الكهربائية تعتمد عليه ..

الصناعة .. بما فيها الحديد والصلب ..

الزراعة .. السماد .. الجرارات .. المبيدات ..

الدواء يعتمد على البترول .. لأن الدواء جزء من الصناعات البتروكيماوية و٣٪ مثلاً من البترول الأمريكى يخصص لصناعة الدواء .

باختصار هناك نصف مليون سلعة يدخل فيها البترول أهمها الورق – حتى ورق النقد والبلاستيك .. والمنظفات .. والمفرقعات .. والجلود الصناعية .. والأقمشة الصناعية وصباغتها والمطاط الصناعى .

الأرض يمهدها بعض الإنتاج البترولى .. وصناعة المعلبات تحتاج للبترول .. وحتى يدخل فيها البترول لتشحيمها ويدخل البترول – تقريبًا – فى تركيب كل المواد الأولية الأخرى ..

باختصار هو شيء أساسى فى هذه الحياة .. ابتداء من النايلون للملابس .. لفرشة الأسنان .. لموس الحلاقة .. لصابون الحلاقة .. ولكل مستحضرات التجميل والروائح العطرية .

ولا أستطيع أن أحصى النصف مليون سلعة ، ولكن الدور الذى صحب قرار تخفيض الإنتاج كان السبب الأساسى له أن البترول هو - الآن - شريان الحياة العصرية .. أظلمت الميادين والبيوت عند تخفيض إنتاج البترول وعرف العالم ليالى الشتاء الباردة .. لنقص التدفئة فإن محطات الكهرباء تعمل بالبترول أيضًا .

والسبب الأهم أن ٢١٪ من البترول يتجه لليابان ، و ٤٨٪ منه يتجه لأوربا ، و ١٠٪ منه يتجه للولايات المتحدة رغم أنها أول الأمر قالت : إنها لا تحتاج إلا لـ ٦٪ فقط من البترول العربى .. ولقد أرادت بذلك أن تحدث أثرًا نفسيًا أو صدمة للعرب منذ البداية كى لا يمضوا فى استعمال هذا السلاح ..

إن الحقيقة الكاملة اتضحت من دراسة عرضت على الكونجرس يوم ٢٣ مايو ٧٤ وأذاعتها وكالة اليونايتدبرس فى نفس اليوم ، وجاء فيها أن شهر فبراير ٧٤ كان أسوأ فترة بالنسبة لواردات الولايات المتحدة من البترول إذ انخفضت من ٤ ملايين برميل يوميًا إلى أقل من مليونى برميل .

وهذه الدراسة تبين أن الولايات المتحدة لا تستورد من الدول

العربية ٦٪ ، أو حتى ١٠٪ من استهلاكها اليومى ، الذى يبلغ ١٧ مليون برميل بل تستورد أكثر من ذلك كثيرا ١٢٪ تقريبًا .

* ارتفعت بصورة مفاجئة ومبالغة أسهم الشركات السبع التى تبحث عن البترول فى ألاسكا ، وتمد خط أنابيب رغم أن هذا البترول لن يصل إلى أمريكا إلا عام ١٩٧٨ .

ووافقت الولايات المتحدة على مد خط أنابيب ألاسكا ، وكانت هناك معارضة ضخمة خلال ٤ سنوات ضد مد هذا الخط لأنه يؤدى إلى التلوث الجوى فى الـ ٧٨٩ ميلا من المناطق التى يمر بها ..

وهذا الخط يعبر ٧٠ نهرًا وترعة ويمر بـ ٣ جبال ويرتفع عن الأرض مسافة ٤٠٠ ميل فإذا تفجر فى أية منطقة من الأراضى المرتفعة يلوث مناطق شاسعة .

* توجيه الاعتمادات الضخمة لاستغلال الطاقة النووية وتصفية البترول من الرمال .. إلخ .

* ارتفعت أسهم الشركات التى تملك مخزونًا بتروليًّا واستطاع بعض أصحاب الملايين من اليونانيين أن يكسبوا أرباحًا – بالناقلات – ضعفين ، وثلاثة أضعاف بعد الإقبال عليها لنقل البترول من مكان إلى آخر .. تحت ضغط الاستهلاك ، وكان ثمن ناقلة البترول – حمولة ربع مليون طن – ١٨ مليون دولار ، فارتفع الثمن إلى ٨٠ مليون دولار ومع ذلك إستطاع أصحاب الناقلات استرداد ثمنها فى شهرين اثنين ، وكانوا يستردون الثمن فى ٩ شهور !!

* أطفئت الأنوار فى أوربا وأمريكا واليابان ، وأمضى الناس ليالى

وأعياد الميلاد يرتجفون ، وأغلق ألفا ناد ليلى فى إيطاليا وحدها .. وهذا مجرد مثال . وفى اللجنة الفرعية للكونجرس الأمريكى ثبت أن نصف فى المائة من القوة العاملة فى أمريكا فقدت العمل .

وظهر خبير السكان الإيطالى أريانو بوزاتى تيرافيرسو على شاشة التليفزيون يحذر الناس ، ويقول : بلادنا مزدحمة بالسكان .. وهذه الليالى المظلمة .. ستؤدى إلى زيادة السكان .. ولن نعرف بذلك إلا فيما بعد .

* هبطت أرباح شركات السيارات الأمريكية وانتشرت البطالة فى عشرات الدول ..

* أما بالنسبة لرفع الأسعار وتأثير ذلك على الدول المستهلكة للبترول ، وانتشار التضخم المالى على المستوى العالمى فهذا حديثه يطول .. وأرقامه أيضا متعددة ..

* حسبنا ما أجمع عليه اقتصاديو دول الغرب من أن سنة ١٩٧٣ ، كانت بالنسبة إليهم سنة من المتاعب الاقتصادية .. أو سنة يرجون نسيانها .. نحن لن ننساها .. ولن ينسلها التاريخ .. كانوا يريدونها سنة لأوربا فأصبحت سنة عربية .

ولو لم يكن السلاح تخفيض الإنتاج وحظر البترول عن أمريكا له فاعلية ما كان كيسنجر يصر على أن يكون هو المسألة رقم ١ فى جدول أعماله فى رحلاته فى الشرق الأوسط ، ولما أعلن وزير الخارجية والرئيس الأمريكى نفسه أكثر من مرة أن المقاطعة البترولية

العربية لأمريكا سترفع قريبًا .. لقد أرادا أن يبشر الرأى العام الأمريكى بخطر .. تمنى الأمريكيون زواله .. ورفعه ..

بل إن نيكسون ظهر على شاشة التليفزيون الأمريكى يؤيد قرار مجلس الأمن ويعلن ليلة ٣٠ يناير بالحرف الواحد .. لقد تأكد لى الليلة أن اجتماعًا قريبًا لدول البترول العربى سيصدر قرارا برفع الحظر .. وكرر ذلك فى خطابه فى العيد الاتحادى فى فبراير .. الخ ...

ومع ذلك تأجل رفع الحظر حتى منتصف مارس .. لأن العرب اتخذوا قراراتهم فى الأوقات المناسبة لهم .

وهناك نقطة أخيرة ، وهى أن البترول دخل المعركة عندما دخل الجندى المصرى والسورى ميدان القتال .. وعندما توقف إطلاق النار أصبح محتمًا أن تتوقف حرب البترول فإن السلاحين العسكرى والبترولى كانا مرتبطين دوامًا .. ومنذ ساعة الصفر .. وكان مستحيلاً استمرار الحرب فى جبهة واحدة ..

وأصبحت العواصم العربية محطات يتوقف عندها وزراء المال والصناعة والخارجية والشئون العسكرية من دول الغرب يعرضون الاتفاقات الثنائية ، ويبدون استعدادتهم لمد العرب بالمصانع والخبرات .. وحتى السلاح ..

وفى نفس الوقت زادت أرباح الدول العربية المصدرة للبترول ٩٢ مليون دولار كل يوم ، آخر نتائج حرب البترول أن الشركات الكبرى الآن فى طريق النهاية .. شركات البترول .. عمالقة البترول ونفوذها

وامتدادها من آبار البترول فى الصحراء إلى محطات البنزين فى كل مكان .

هذه الشركات التى كانت تفرض السعر وتضارب فى العملات ، وتفلس أعداءها وتحمى مصالحها بقوة الدول التى تتبعها .

هذه الشركات الكبرى التى جمعت على امتداد الزمن ثروات طائلة من البترول العربى ..

هذه الشركات بدأت تتضاءل .. وستصبح صناعة البترول .. صناعة مختلفة تمامًا عما كانت عليه من قبل ..

وفكر خبراء الدول الغربية .. فى الوصول إلى حل .. بعد قرارات تخفيض الإنتاج . هنا قالوا :

- تعالوا نجعل التاريخ يعود إلى الوراء .. لنستخدم الفحم كما كان الحال قبل اكتشاف البترول .. إن أوربا بنت حضارتها الصناعية الضخمة على الفحم ، إن الفحم هو سبب النهضة الصناعية لمدينتى جلاسجو ومانشستر فى بريطانيا مثلاً .. ولا يوجد ما يمنع من تكرار المعجزة فى مدن ودول أخرى .

ومع ذلك كله بدأت الولايات المتحدة تتوسع فى إنتاج الفحم مرة أخرى ، ومعظم الأراضى التى توجد فيها المناجم تملكها الحكومة الاتحادية التى رأت منح امتيازات للتنقيب فيها .

وبدأت الشركات الأمريكية تقوم بمشروعات مشتركة مع الشركات الهولندية الإيطالية للبحث عن الفحم فى الولايات المتحدة ، ومشروعات

مشتركة مع الشركات الألمانية والأندونيسية لاكتشاف واستغلال مناجم الفحم فى ألمانيا الإتحادية وأندونيسيا .

انقسم علماء الغرب .. وكان لابد أن ينقسموا .. بحثًا عن مصادر جديدة للطاقة .. مادامت العودة إلى الفحم صعبة .. أو شبه مستحيلة .

وجد العلماء أن بعض أنواع الطين أو الرمال ، أو الألواح ، تحتوى على كميات من البترول .. فإذا اعتصرت أمكن استخراج البترول منها .

وأطلق على هذه المصادر .. رمال القار .. أو زيت الطين .. أو زيت الطفل أو ألواح القار .. إلى أن تتألف من النفط والأسفلت والقار .. والتعبير الشائع لها ألواح .. الزفت .

وعندما كان سعر البترول منخفضًا ، كان الالتجاء إلى اعتصار الرمال وغيرها عملية خاسرة اقتصاديًّا .. فالبترول أرخص

وفى فرنسا أقاموا الأفران لاستغلال الطاقة الشمسية ، ولكن هذه العملية بالغة الصعوبة لأن الشمس لا تظهر في بعض المناطق إلا فى فترات معينة ، لابد من تجميع أشعة الشمس أولاً .

والولايات المتحدة والاتحاد السوفيتى أطلقوا أقمارًا صناعية تعمل بطاقة من أشعة الشمس .

وقسم العمارة فى جامعة كمبريدج أمضى عامين فى وضع تصميم بيت تكلف إقامته ٣١ ألف جنيه يستغنى عن الكهرباء تمامًا فى الإضاءة والتدفئة ويعمل بالطاقة الشمسية وحدها لتسخين الماء الذى يولد الطاقة .

وهناك اختراعات كثيرة تعمل بأشعة الشمس مثل الولاعات وأجهزة الراديو وبعض الأفران .

ولكن كل هذه المشروعات أو الاختراعات لا تزال فى بدايتها ، كما أن أساسها هو الاستعمال الفردى غالبًا ، والاستعمال المحدود وليس الاستعمال على نطاق واسع فى الصناعة .

وأخيرًا فإن كل هذه المشروعات تعتمد على عامل واحد غير مؤكد هو ظهور الشمس إلا إذا استطاع العلم تعبئة حرارة الشمس وتخزينها ونقلها عبر المسافات ، وهو أمر لا توجد مقدماته أو تعرف نتائجه ، ولذلك فإن اقتصاديات الشمس فى شمال أوربا عملية مشكوك فيها .. حتى الآن !

وقدم الباحث العلمى الأمريكى المشهور أرثر بركز اقتراحًا بالعودة إلى طواحين الهواء التى رفعت مياه الآبار آلاف السنين ، وقال : إن ألف طاحونه يمكن أن تقوم بعمل محطة كهرباء نووية .

وهو حل .. كما نرى .. فيه من السخرية والدعاية أكثر مما فيه من طاقة !

والطاقة النووية هى آخر الحلول التى فكروا فيها ، للتغلب على أزمة الطاقة !

طبع بمطابع دار المعارف (ج.م.ع.)

هذا الكتاب

البترول ، أسطورة الصراع على الثروة ، والنفوذ ، والسبب الرئيسى وراء الحروب وتغيير مصير الأمم والعروش والرجال .

البترول جزء من تاريخ مصر ونضالها من أجل الحرية والكرامة والاستقلال .

وهذه المذكرات .. محاولة لقراءة بعض صفحات من تاريخ البترول المصرى .. وأسراره ورجاله . بقلم أحد عمالقة رجال البترول الذين عاصروا كل معاركه وأحداثه الجسام التى أثرت على مصير هذه الأمة .



٢٤٧٣٨